

**BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**1999 MONTREAL KONVANSİYONU UYARINCA YOLCU TAŞIMA
SÖZLEŞMELERİ**

HAZIRLAYAN

AYŞE KÜBRA KILIÇ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TEZ DANIŞMANI

PROF. DR. SEMA ÇÖRTOĞLU KOCA

ANKARA - 2025

BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
YÜKSEK LİSANS / DOKTORA TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU

Tarih: 18 / 02 / 2025

Öğrencinin Adı, Soyadı:Ayşe Kübra KILIÇ

Öğrencinin Numarası:22120336

Anabilim Dalı: Özel Hukuk

Programı: Özel Hukuk Yüksek Lisans Programı

Danışmanın Unvanı/Adı, Soyadı:Prof. Dr. Sema ÇÖRTOĞLU KOCA

Tez Başlığı:1999 MONTREAL KONVANSİYONU UYARINCA YOLCU TAŞIMA
SÖZLEŞMELERİ

Yukarıda başlığı belirtilen Yüksek Lisans/Doktora tez çalışmamın; Giriş, Ana Bölümler ve Sonuç Bölümünden oluşan, toplam 115 sayfalık kısmına ilişkin, 18 / 02 / 2025 tarihinde şahsım/tez danışmanım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % 13'dir. Uygulanan filtrelemeler:

1. Kaynakça hariç
2. Alıntılar hariç
3. Beş (5) kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

“Başkent Üniversitesi Enstitüleri Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Usul ve Esaslarını” inceledim ve bu uygulama esaslarında belirtilen azami benzerlik oranlarına tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Öğrenci İmzası:.....

ONAY

Tarih: 18 / 02 / 2025

Öğrenci Danışmanı Unvan, Ad, Soyad, İmza:

Prof. Dr. Sema ÇÖRTOĞLU KOCA

TEŞEKKÜR

Bu çalıőmanın her aşamasında akademik rehberliği, değerli önerileri ve geri bildirimleriyle bana destek olan; yüksek lisans sürecimi başarıyla tamamlamamda büyük emeği bulunan tez danışmanım Prof. Dr. Sema ÖRTOğLU KOCA'ya en derin őükranlarımı sunarım.

Hayatım boyunca desteklerini esirgemeyen, her koşulda yanımda olarak bugünlere gelmemi sağlayan anneme, babama ve kardeőime, bu süreçteki katkılarından ötürü teőekkürlerimi sunarım.

ÖZET

KILIÇ, Ayşe Kübra, 1999 Montreal Konvansiyonu Uyarınca Yolcu Taşıma Sözleşmeleri, Başkent Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Tezli Yüksek Lisans Programı, 2025.

Havacılık sektörü, hızlı, güvenli ve uzak mesafeleri kolaylıkla aşabilme imkânı sunması nedeniyle günümüzde en çok tercih edilen ulaşım yöntemlerinden biridir. Ticari havayolu taşımacılığı, hem bireysel yolculuklarda hem de küresel ticarete vazgeçilmez bir rol üstlenmektedir. Bu geniş kullanım ağı, beraberinde yolcu taşıma sözleşmeleriyle ilgili çeşitli uyuşmazlıkların ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

1999 Montreal Konvansiyonu, uluslararası hava taşımacılığı alanında yolcu haklarını korumayı amaçlayan önemli bir belgedir. Bu tez, Konvansiyon'un yolcu taşıma sözleşmeleri üzerindeki etkilerini, taşıyıcıların sorumluluklarını ve yolcuların haklarını incelemektedir.

Konvansiyon, taşıyıcıların yolcuların ölüm, yaralanma durumlarında belirli limitler dahilinde tazminat ödeme yükümlülüğünü getirmektedir. Ayrıca, taşıyıcıların yolculara karşı üstlendiği yükümlülüklerin belirli sınırlar içinde düzenlendiği, tazminat taleplerinin kolaylaştırıldığı ve yükümlülüklerin net bir şekilde ortaya konduğu vurgulanmaktadır.

Sonuç olarak, Montreal Konvansiyonu'nun, uluslararası hava taşımacılığında yolcu haklarının korunması ve taşıyıcıların sorumluluklarının netleştirilmesi açısından önemli bir adım olduğu, ancak bu düzenlemenin küresel ölçekte eşit şekilde uygulanmasının gerektiği vurgulanmaktadır. Ayrıca, taşıyıcıların sorumluluklarının ve yolcuların tazminat haklarının doğru bir şekilde anlaşılması, hava yolu sektöründeki güveni artırmakta ve uluslararası taşımacılığı daha güvenli hale getirmektedir.

Anahtar Kelimeler: Montreal Konvansiyonu, taşıyıcının sorumluluğu, hava taşımacılığı, yolcu hakları, yetkili mahkeme.

ABSTRACT

KILIÇ, Ayşe Kübra, Contracts of Carriage for Passengers Under the 1999 Montreal Convention, Başkent University, Institute of Social Sciences, Private Law Master's Program with Thesis, 2025.

The aviation sector is one of the most preferred modes of transportation today due to its speed, safety, and ability to cover long distances with ease. Commercial air transport plays an indispensable role in both individual travel and global trade. This extensive usage inevitably leads to various disputes concerning passenger transportation agreements.

The 1999 Montreal Convention is an important document aimed at protecting passenger rights in international air transportation. This thesis examines the effects of the Convention on passenger transportation contracts, the responsibilities of carriers, and the rights of passengers.

The Convention imposes an obligation on carriers to compensate passengers within specific limits in cases of death or injury. Additionally, it is emphasized that the obligations of carriers towards passengers are regulated within defined limits, making compensation claims more accessible and clearly outlining the carrier's responsibilities.

In conclusion, the Montreal Convention is an important step in protecting passenger rights and clarifying carrier responsibilities in international air transportation. However, it is emphasized that the implementation of this regulation needs to be consistent on a global scale. Furthermore, the correct understanding of carrier responsibilities and passengers' compensation rights helps increase trust in the airline industry and makes international transportation safer.

Keywords: Montreal Convention, carrier liability, air transport, passenger rights, jurisdiction.

İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR.....	i
ÖZET.....	ii
ABSTRACT.....	iii
KISALTMALAR.....	viii
GİRİŞ.....	1
BİRİNCİ BÖLÜM.....	3
ULUSLARARASI HAVA TAŞIMACILIĞINA İLİŞKİN SÖZLEŞMELER VE HAVA YOLUYLA ULUSLARARASI TAŞIMACILIĞA İLİŞKİN BELİRLİ KURALLARIN BİRLEŞTİRİLMESİNE DAİR SÖZLEŞME.....	3
I. ULUSLARARASI HAVA TAŞIMACILIĞINA İLİŞKİN SÖZLEŞMELER.....	3
1. Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme ve Eki (Varşova Konvansiyonu).....	3
2. Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren Protokol (Lahey Protokolü).....	5
3. Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeye Ek Sözleşme (Guadalajara Ek Sözleşmesi).....	6
II. HAVA YOLUYLA ULUSLARARASI TAŞIMACILIĞA İLİŞKİN BELİRLİ KURALLARIN BİRLEŞTİRİLMESİNE DAİR SÖZLEŞME (MONTREAL KONVANSİYONU).....	6
1. Uygulama Şartları.....	9
1.1. Taraflar Arasında Bir Hava Yolu ile Taşıma Sözleşmesi Bulunması Gerekir....	9
1.1.1 Taşıma Sözleşmeleri.....	9
1.1.2 Hukuki Niteliği.....	11
1.1.3 Sözleşmenin Tarafları.....	12
a. Yolcu.....	12
b. Taşıyıcı.....	13
b.1 Taşıyıcı Türleri.....	14
b.1.1 Akdi Taşıyıcı.....	14
b.1.2 Fiili Taşıyıcı.....	14
b.1.3 Mütevali Taşıyıcı (Müteakip Taşıyıcı).....	15
1.2 Hava Yolu ile Taşıma Sözleşmesinde Taşımaların Uluslararası Nitelikte Olması Gerekir.....	16

1.3 Taşımanın Bir Ücret Karşılığında Yapılması Gerekir	19
1.4 Taşıma Hava Aracı ile Yapılmalı	19
1.5 Sözleşmenin Konusu Canlı İnsan Olmalı	21
2. Montreal Konvansiyonu ve Varşova Konvansiyonu Arasındaki Farklar	22
3. Montreal Konvansiyonu'nun Uygulanmayacağı Haller	22
İKİNCİ BÖLÜM	24
MONTREAL KONVANSİYONU UYARINCA TAŞIYICININ SORUMLULUĞU ...	24
1. Taşıyıcının Sorumluluğunun Hukuki Niteliği	25
2. Kaza	25
2.1 Covid-19 Salgını	31
2.2 Hava Taşımacılığında Kaynaklanan Karakteristik Riskler	35
2.3 Yolcunun Diğer Yolcuya Verdiği Zarar	36
2.4 Yolcunun Kendisinden Kaynaklanan Zararlar	37
3. Ölüm veya Bedensel Zarar	37
3.1 Yolcunun Ölümü	38
3.2 Bedensel Yaralanma	39
4. İlliyet Bağı	40
5. Kazanın Hava Aracında, İniş veya Biniş Sırasında Gerçekleşmiş Olması	41
6. Tazminat Talepleri	44
6.1 Maddi Tazminat	44
6.2 Ön Ödeme	45
6.3 Manevi Tazminat	48
6.3.1 Travma Sonrası Stres Bozukluğu (Post-traumatic stress disorder-PTSD) ...	51
6.3.2 Türk Hukuku Çerçevesinde Ölüm ve Bedensel Yaralanma	53
7. Taşıyıcının Gecikmeden Sorumluluğu	56
7.1 Varış Yerinde Gecikmenin Ortaya Çıkması	56
7.2 Yolcunun Zarara Uğraması	57
7.3 Uygun İlliyet Bağı	58
7.4 Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması	58
7.5 Gecikmeden Doğan Davalarda Dava Sebebi	59

8. Tazminat Miktarı.....	60
9. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması	61
10. Taşıyıcının Sorumluluğunu Sınırlandırılmayan Haller	63
10.1 Sözleşmede Sınırsız Sorumluluğun Esas Alınması	63
10.2 Yolcu Biletinin Hiç veya Gereği Gibi Düzenlenmemesi.....	64
10.3 Taşıyıcının veya Taşıyıcının Adamlarının Davranışları	64
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM.....	65
MONTREAL KONVANSİYONU UYARINCA YETKİLİ MAHKEME.....	65
1. Yetki	65
1.1 Türk Hukukunda Yetki	65
1.2 Montreal Konvansiyonu'nda Yetki	66
1.2.1 Taşıyıcının İkametgahının Bulunduğu Yer Mahkemesi	67
1.2.2 Taşıyıcının Esas İş Merkezinin Bulunduğu Yer Mahkemesi.....	67
1.2.3 Taşıyıcının Taşıma Sözleşmesini Yaptığı İş Yerinin Bulunduğu Yer Mahkemesi	68
1.2.4 Varış Yeri Mahkemesi.....	70
1.2.5 Beşinci Yetki Kuralı.....	70
a. Yolcunun Ölümü veya Bedensel Zarara Uğramasından Doğan Zararlar	73
b. Yolcunun Esas ve Daimi İkameti.....	73
c. Taşıyıcının Faaliyetlerini Yürüttüğü Devlet	73
d. Taşıyıcının Kendisine ya da Ticari Anlaşmalı Olduğu Bir Başka Taşıyıcıya Ait ya da Kiralanmış Bina ve Müstemlatı	74
e. Beşinci Yetki Kuralına Yönelik Eleştiriler	74
2. Yetkisizlik.....	75
3. Görevli Mahkeme	76
4. Dava Açma Süresi.....	83
5. Tahkim	84
6. Davanın Tarafları	86
6.1 Davacı.....	86
6.2 Davalı	86
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM.....	87

YOLCU HAKLARI	87
1. 261/2004 sayılı Avrupa Birliği Tüzüğü.....	87
1.1 Yolcunun Uçağa Kabul Edilmemesi	88
1.2 Uçuş İptali	93
1.3 Uçuş Gecikmesi	97
1.4 Yolcuya Tanınan Diğer Haklar	99
1.4.1 Üst Sınıf veya Alt Sınıfa Yerleştirme	99
1.4.2 Sınırlı Hareket Kabiliyetine Sahip Kişiler ve Özel İhtiyaçları Olan Kişiler 101	
1.4.3 Diğer Tazminat Talepleri	102
1.4.4 Yolculara Haklarını Bildirme Yükümlülüğü	102
2. Hava Yolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik.....	103
2.1 Uygulama Alanı	104
2.2 Uçağa Kabul Edilmeme	105
2.2.1 Tazminat Hakkı.....	106
2.3 Uçuşun İptali	110
2.4 Uçuşun Tehiri	112
SONUÇ	114
KAYNAKLAR	116

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
Bkz.	: Bakınız
C.	: Cilt
E.	: Esas Sayılı
HMK	: 6100 Sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu
IATA	: International Air Transport Association
ICAO	: International Civil Aviation Association
IMF	: International Monetary Fund
K.	: Karar Sayılı
m.	: Madde
MÖHUK	: 5718 Sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
No.	: Numaralı
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı
Sa.	: Sayı
s.	: Sayfa
RG	: Resmi Gazete
T.	: Tarih
TBK.	: 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
TKHK	: 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun
TMK	: 4721 Sayılı Türk Medeni Kanunu
TSHK	: 2929 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu
TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
Y.	: Yıl

GİRİŞ

Günümüzde dünya genelinde hava yolu ile taşıma oldukça çok tercih edilen bir seyahat aracı haline gelmiştir. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'nün (ICAO) yıllık verilerine göre 2023 yılında dünya genelinde hava yolu ile taşınan yolcu sayısı 4.169 milyara ulaşmıştır¹.

Hava yolu ile taşıma, taşıma yöntemlerinden en hızlı ve en güvenli olanıdır. Havacılığın ekonomik büyümeyi destekleyerek okyanusları ve sınırları aşan bir ulaşım aracı olduğundan bahsetmek mümkündür.

17 Aralık 1903'te Wright kardeşler ilk uçuşlarını gerçekleştirmişlerdir². Özellikle I.Dünya Savaşı akabinde gelişmeye başlayan hava yolu taşımacılığında ilk hava yolculukları, 1919 yılında Fransa tarafından gerçekleştirilmiştir. Hava yolu ile taşıma ilk girişimlerinden bu yana küresel etkileşimi hızlandırmıştır. Günümüzde hava yolu taşımacılığı en çok tercih edilen yollardan biridir. Türkiye'de hava yolu taşımacılığı, başlangıçta devlet tarafından kontrol edilen bir tekel altında başlamıştır.

Havacılık sektörünün hukuki çerçevesinin oldukça yeni olduğundan bahsetmek mümkündür. Hava yolu ile taşıma kavramı deniz, demiryolu ve karayolu ile taşımalara kıyasla küresel sahneye daha geç çıkmıştır³.

Hava yolu ile taşımacılığın yaygınlaşması ve gelişmesi ile birlikte bir yasal düzenleme ve uygulanacak hükümlerin belirlenmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Uluslararası hava yolu ile taşımaya uygulanacak hükümlerin ilk düzenlemesi 1929 Tarihli Varşova

¹ ICAO Safety Report 2024, s.5, <https://www.icao.int/safety/Documents/ICAO_SR_2024.pdf>, 16.9.2024.

² YALÇIN, Osman: "Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Türk Askeri Havacılığı", Bilig Dergisi, Y. 2021, Sa.96, s.147.

³ BOKAREVA, Olena: "The Meaning of "Accident" under the Montreal Convention in Light of CJEU Jurisprudence", Y. 2023, <<https://brill.com/edcollchap-oa/book/9789004518681/BP000005.xml>>, s. 157.

Konvansiyonu'dur⁴. Bunu takiben 1955 Tarihli Lahey Protokolü⁵, 1961 Tarihli Guadalajara Ek Sözleşmesi, 1999 Tarihli Montreal Konvansiyonu⁶ gelişmeleri gerçekleştirmiştir.

1999 Tarihli Montreal Konvansiyonu, uluslararası hava yolu ile taşıma alanında birtakım hakları ve yükümlülükleri düzenleyen temel bir belge şeklinde ortaya çıkmıştır. Söz konusu Konvansiyon ile taşıyıcının sorumluluğu ve yolcunun haklarına ilişkin hükümler düzenlenmiştir. Montreal Konvansiyonu ile hava yolu ile taşımacılık kurallarının yeknesaklığı amaçlanmıştır⁷.

Bu çalışmada, 1999 Tarihli Montreal Konvansiyonu'nun hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerine dair hükümleri incelenecektir. İlk bölümde, 1999 Tarihli Montreal Konvansiyonu'nun öncesinde düzenlenen uluslararası hava taşımacılığına ilişkin Varşova Konvansiyonu, Lahey Protokolü ve Guadalajara Ek Sözleşmesi gibi diğer uluslararası sözleşmelere değinilecektir. Buna ek olarak, 1999 Tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca yolcu taşıma sözleşmelerine dair temel kavramlarla ilgili meselelerden bahsedilecektir. İkinci bölümde Montreal Konvansiyonu çerçevesinde taşıyıcının sorumluluğu ve üçüncü bölümde Montreal Konvansiyonu uyarınca yetkili mahkeme ve uygulanacak hukuka dair hususlar tartışılacaktır. Son olarak, yolcuların 261/2004 sayılı Konsey Tüzüğü ve Hava Yolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik etrafında sahip olduğu haklar irdelenecektir.

⁴ Resmi Gazete T. 13.3.1977, Sa. 2073.

⁵ Resmi Gazete T. 13.3.1977, Sa. 2073.

⁶ Resmi Gazete T. 1.10.2010, Sa. 5866.

⁷ ÇİÇEKÇİOĞLU ANDRİNİ, Hüsnüye: "Montreal Konvansiyonu", İstanbul Barosu Dergisi, Y. 2014, C.88, Sa.2014/3, s. 34.

BİRİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI HAVA TAŞIMACILIĞINA İLİŞKİN SÖZLEŞMELER VE HAVA YOLUYLA ULUSLARARASI TAŞIMACILIĞA İLİŞKİN BELİRLİ KURALLARIN BİRLEŞTİRİLMESİNE DAİR SÖZLEŞME

Bu bölümde, uluslararası hava taşımacılığına ilişkin temel sözleşmelerin genel çerçevesi ele alınacaktır. Özellikle, Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme ve Eki, Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren Protokol ve Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeye Ek Sözleşme gibi konvansiyonlar üzerinden hava yolu ile taşımacılığa ilişkin kurallar incelenecektir. Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme'nin hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerdeki rolü analiz edilecektir. Bu bağlamda, söz konusu Konvansiyon'un kapsamı ve uygulama şartları tartışılarak, hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinin hukuki niteliği, tarafları üzerinde durulacaktır. Buna ek olarak, Montreal Konvansiyonu ve Varşova Konvansiyonu ile karşılaştırılıp, Montreal Konvansiyonu'nun uygulanamayacağı durumlar değerlendirilecektir.

I. ULUSLARARASI HAVA TAŞIMACILIĞINA İLİŞKİN SÖZLEŞMELER

1. Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme ve Eki (Varşova Konvansiyonu)

Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme ve Eki (*The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*-Varşova Konvansiyonu) hava taşımacılığına ilişkin birtakım düzenlemelerin bulunduğu bir sözleşmedir. 12.10.1929 tarihinde imza edilen ve 13.02.1933 tarihinde yürürlüğe giren söz konusu Konvansiyonun hazırlık aşamalarındaki konferanslar zamanında, hava yolu ile taşımacılık ile ilgili deneyimin günümüze kıyasla

daha az olduğundan bahsetmek gerekir⁸. Bununla birlikte söz konusu belge uzun yıllar boyunca varlığını sürdürecektir.

Havacılık sektörüne dair ilk ve temel hukuki çerçeve olarak kabul edilen 1929 Varşova Konvansiyonu hazırlanırken bir taraftan büyüyen bir endüstriye destek sağlamak, diğer taraftan da uygun bir tazminat müessesesi meydana getirmek suretiyle denge sağlayacak bir sistem oluşturmak için çaba gösterilmiştir⁹.

1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu'nda düzenlenen konular arasında öncelikle sorumluluk hükümlerinin ne zaman uygulanacağı, taşıyıcının ne zaman ve hangi koşullarda sorumlu olduğu, bu sorumluluğun parasal sınırı ve taşıyıcının hangi savunmalarla sorumluluğunu sınırlandırabileceği, azaltabileceği veya tamamen ortadan kaldıracabileceğine dair hükümler düzenlenmiştir. Davacının hangi koşullar altında tazminat talep edebileceği, yetkili mahkeme, hak düşürücü süre, taşımada birden fazla taşıyıcının olması durumunda hangi taşıyıcının dava edilebileceği, yüklerde kimin hak sahibi olduğu ve ne zaman yerel hukukun yetkili olduğu hususları yer almaktadır.

Bununla birlikte, yolcuların zararları için tazminat talep etmesinin zorlu olması, hava yolu şirketlerinin sorumluluğunun kısıtlı olması ve taşıyıcının bazı durumlarda sorumluluktan kurtulması için yapabileceği savunmaların açık olmaması nedeniyle eleştirilmiştir.

Konvansiyonda 1929'dan 1999'a kadar birtakım değişimler gerçekleşse de ana kaynak niteliği devam etmiştir¹⁰. Bununla birlikte, günümüzde Montreal Konvansiyonu'na taraf olmayan ülkeler bakımından 1929 Varşova Konvansiyonu'nun temel kaynak olma özelliği sürmektedir.

⁸ GÜNER ÖZBEK, Meltem Deniz: "Varşova ve Montreal Sözleşmelerinin Eş Zamanlı Uygulanması, Havayoluyla Yapılan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanan Hükümler ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun İç Taşımalara İlişkin Hükümlerinin Acil Revizyon İhtiyacı", Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Y. 2016, Sa.123, s. 329.

⁹ BOKAREVA, s. 157.

¹⁰ GÖKTEPE, Hülya: "Hava Yolu ile Yolcu Taşımacılığında Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Yolcu Hakları", Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2016, C.2, Sa.3, s. 212.

Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (*International Air Transport Association*) (IATA), Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (*International Civil Aviation Organization*) (ICAO) ve Avrupa Birliği'nden (AB) oluşan bir komisyonun, söz konusu Konvansiyondaki hükümleri modernize etmek adına 1994'te bir taslak geliştirdiklerinden bahsetmek mümkündür¹¹.

2. Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren Protokol (Lahey Protokolü)

Havacılık sektörünün hızlı gelişmesiyle birlikte 1929 Varşova Konvansiyonu'nda birtakım değişikliklere gidilmiştir. Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren Protokol (*Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*), sorumluluğu ölüm veya yaralama durumlarında düşük olan taşıyıcının sorumluluğunu artırmış ve taşıyıcının sorumluluğunu genişletmiştir¹². Türkiye'de bu protokol 13 Mart 1977 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Lahey Protokolünde taşıma ile ilgili belgelere dair kurallar basitleştirilmiş, zorunlu hükümlerin sayısı azaltılmıştır¹³. Fiili ve akdi taşıyıcı hususlar düzenlemiştir. Buna göre fiili taşıyıcı ve akdi taşıyıcı aynı hak ve yükümlülüklerle sahiptir¹⁴. Bununla birlikte yeterli sayıda devlet onaylamadığından yürürlüğe girememiştir.

¹¹ GÖKTEPE, s. 213.

¹² UÇAR, Ayça: 2002 Tarihli Atina Sözleşmesi ve 1999 Tarihli Montreal Konvansiyonu Uyarınca Yolcuların Hakları, İstanbul 2023, s. 120.

¹³ SÖZER, Bülent: "Consolidation of the Warsaw/Hague System", McGill Law Journal, Y. 1979, C.25, Sa.2, s.219.

¹⁴ UÇAR, s. 120.

3. Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeye Ek Sözleşme (Guadalajara Ek Sözleşmesi)

Varşova Sözleşmesinde ve Lahey Protokolü'nde hüküm bulunmayan fiili taşıyıcıya ilişkin hususlar Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeye Ek Sözleşme'de yer almaktadır¹⁵.

Buna göre, hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerindeki fiili taşıyıcıya ilişkin hükümler 1961'deki Guadalajara Konferansı'nda tartışılmıştır. Fiili taşıyıcı, akdi taşıyıcının taşımayı yapmak üzere yetkilendirdiği taşıyıcıyı ifade etmektedir. 1 Mayıs 1964'te yürürlüğe giren Guadalajara Protokolü'ne Türkiye taraf değildir.

II. HAVA YOLUYLA ULUSLARARASI TAŞIMACILIĞA İLİŞKİN BELİRLİ KURALLARIN BİRLEŞTİRİLMESİNE DAİR SÖZLEŞME (MONTREAL KONVANSİYONU)

Montreal Konvansiyonu diğer adıyla Uluslararası Hava Yolu Taşımaya İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Antlaşma ("*Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air Montreal 28 May 1999*") uluslararası hava yolu ile taşımalarda sorumluluğun düzenlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır.

Montreal Konvansiyonu hava yolu ile taşımacılığı düzenleyen en güncel uluslararası Konvansiyondur. Bu Konvansiyon ile Varşova Sistemi'ndeki çeşitli protokollerinin 'yamalı' doğasını birleştirmek ve güncellemek amacıyla yapılmıştır. Kanada, Şili, Küba, Malezya, Filipinler ve ABD dahil olmak üzere birçok ülkenin Varşova Konvansiyonu'nda sonradan yapılan değişiklikleri onaylamaması sonucunda, uluslararası hava taşımacılık faaliyetini gerçekleştiren taşıyıcıların sorumluluğuna ilişkin tek tip olmayan bir uluslararası sistem hüküm sürmüştür. Bu gelişme doğrultusunda Varşova Konvansiyonu'nun temel amaçlarından biri olan uluslararası hava taşımacılığında azami düzeyde yeknesaklaşmaya ulaşma hedefi temelde engellenmiştir¹⁶.

¹⁵ GÜNER ÖZBEK, s. 331.

¹⁶ BARTSCH, Ron: International Aviation Law: A Practical Guide, New York 2018, s. 28.

Antlaşmada, yetki ile ilgili hükümler ve hava yolu taşımalarındaki kazalardaki taleplerin hangi koşullar altında ve nerede ileri sürüleceğine ilişkin kurallar düzenlenmiştir. Söz konusu Konvansiyon, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı (ICAO) Varşova ve Lahey sistemlerini modernize edip yeknesaklaştırmak adına oluşturulan bir Konvansiyondur¹⁷. Uluslararası yolcu, bagaj ve kargoların taşınmasına ilişkin kuralların birleştirilmesi ve Varşova Konvansiyonu'ndaki hava kazalarındaki mağdurların tazminatında önemli değişikliklere gidilmiştir. Montreal Konvansiyonu'nun temel iki prensibi tüketicinin menfaatlerinin korunması ve hakkaniyetli tazminattır¹⁸.

Varşova Sistemi ve Montreal Konvansiyonu arasındaki ilişkiden bahsetmek gerekirse doktrinde birtakım tartışmalar vardır. Birinci görüşe göre Montreal Konvansiyonu işler hale getirildikten sonra Varşova Konvansiyonu yürürlükten kalkmıştır¹⁹. Buna göre, Montreal Konvansiyonu'na taraf olan ülkede, bir önceki sistemlerin uygulanma ihtimali kalkacaktır.

Bir diğer görüşe göre; Montreal Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesi Varşova Konvansiyonu'nu feshetmiş olmayacaktır²⁰. Nitekim Montreal Konvansiyonu m.55'te belirtildiği üzere Montreal Sistemi diğer sistemlere karşı üstün olmakla birlikte diğer sistemleri ortadan kaldırmayacaktır.

Söz konusu çalışmada da benimsenen yaklaşıma göre, 1999 Montreal Konvansiyonu'nun imzalanması ile Varşova Sözleşmesi yürürlükten kalkmamıştır²¹. Montreal Konvansiyonu'na taraf olmayan devletlerce veya devletlere yapılan hava yolu ile

¹⁷ ÖMEROĞLU, Abdullah: Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2021, s. 70.

¹⁸ GÜNAY, M.Barış/ GENÇTÜRK, Muharrem: "Hava Taşımacılığında Montreal Sözleşmesinin Yürürlüğe Girmesinin İç Hukuka Etkisi", Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Y. 2012, C.18, Sa.2, s. 794.

¹⁹ BİRİNCİ UZUN, Tuba: Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2011, s. 18 (Taşıyıcının Sorumluluğu).

²⁰ ÇOBAN, Muhammed Ali: Hava Yolu Yolcu Taşıma Sözleşmesi Kapsamında Hava Taşıyıcısının Yolcu Taşımasındaki Gecikmeden Doğan Zararlara İlişkin Hukuki Sorumluluğu, Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2019, s. 24.

²¹ UÇAR, s. 122.

taşımalarda söz konusu ülke Varşova Konvansiyonu'na taraf ise Varşova hükümleri uygulanacaktır²².

Konvansiyon'da yeni düzenlenen bir husus ise kademeli sorumluluk sistemidir. Taşıyıcı, kararlaştırdıkları varış yerine yolcuyu tam ve sağ ulaştırma yükümlülüğü altındadır. Bu yükümlülüğün yerine getirilmediği durumlarda taşıyıcı, 151.880 Özel Çekme Hakkı'na kadar kusursuz sorumlu olacaktır. Söz konusu sınıra kadar olan zararlarda taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için yegâne unsur müterafik kusurdur. Bu sınırı aşan zararlarda ise taşıyıcı, zararın kendi veya çalışanlarının kusuru veya fiilleri sonucunda olmadığını ispat ederse sorumluluktan kurtulabilir. Buna ek olarak, taşıyıcının, söz konusu zararın üçüncü bir kişinin kusuru ya da fiilleri neticesinde meydana geldiğinin ispatı halinde de sorumluluktan kurtulması mümkün olabilir²³. Bu sistem “two-tier” yani “iki aşamalı sorumluluk sistemi” olarak adlandırılmaktadır²⁴.

140 ülke²⁵ ve Avrupa Birliği'nin kabul ettiği Konvansiyon 1999'da imzalanmıştır. Türkiye 2009'da Montreal Konvansiyonu'nu onaylamış ve 2011'de yürürlüğe girmiştir. Montreal Konvansiyonu'nun 57.maddesine Türkiye'nin çekince koyduğunu ifade etmek gerekir. Buna göre, Türkiye Cumhuriyeti'nin ticari olmayan uluslararası taşımacılığına ilişkin faaliyetlerinde ve Türk askerî makamlarınca yapılan yolcu, bagaj ve kargo taşımalarında da Montreal Konvansiyonu hükümleri uygulanmayacaktır²⁶.

²² Yargıtay 11.Hukuk Dairesi, E.2014/16727, K.2015/1966, T.16.2.2015, E.T.:1.4.2024, kazanci.com.

²³ TEKELİOĞLU, Numan: “Hava Yolu ile Yapılan Ulusal Yolcu Taşımalarından Kaynaklanan Bedensel Zararlardan Sorumluluğun Hukuki Niteliği ve Şartları”, Terazi Hukuk Dergisi, Y. 2018, C.13, Sa.144, s.90.

²⁴ GÖLCÜKLÜ, İlyas: Hava Hukuku, İstanbul 2021, s. 94-95 (Hava Hukuku).

²⁵ ABD, Almanya, Arjantin, Arnavutluk, Avustralya, Avusturya, Azerbaycan, Bahamalar, Bahreyn, Bangladeş, Barbados, Belçika, Belize, Benin, Birleşik Arap Emirlikleri, Bolivya, Bosna-Hersek, Botswana, Brezilya, Brunei, Bulgaristan, Burkina Faso, Cape Verde, Cook Adaları, Çad, Çekya, Çin, Danimarka, Dominik Cumhuriyeti, Ekvator, Ekvator Ginesi, El Salvador, Endonezya, Ermenistan, Estonya, Esvatini Krallığı, Etiyopya, Fas, Fiji, Fildişi Sahilleri, Filipinler, Finlandiya, Fransa, Gabon, Gambia, Gana, Guatemala, Guyana, Güney Afrika Cumhuriyeti, GKRY, Güney Kore, Gürcistan, Hırvatistan, Hindistan, Hollanda, Honduras, İngiltere, İrlanda, İspanya, İsrail, İsveç, İsviçre, İtalya, İzlanda, Jamaika, Japonya, Kamboçya, Kamerun, Kanada, Karadağ, Katar, Kazakistan, Kenya, Kolombiya, Kongo, Kongo Demokratik Cumhuriyeti, Kostarika, Kuveyt, Kuzey Makedonya, Küba, Letonya, Litvanya, Lübnan, Lüksemburg, Macaristan, Madagaskar, Maldivler, Malezya, Mali, Malta, Mauritius, Meksika, Mısır, Moğolistan, Moldova, Monako, Mozambik, Namibya, Nepal, Nijer, Nijerya, Nikaragua, Norveç, Oman, Orta Afrika Cumhuriyeti, Pakistan, Panama, Paraguay, Peru, Polonya, Portekiz, Romanya, Ruanda, Rusya Federasyonu, Saint-Vincent ve Grenadines, Senegal, Seyşeller, Sırbistan, Sierra Leone, Singapur, Slovakya, Slovenya, Somali, Sri Lanka, Sudan, Suriye, Suudi Arabistan, Şili, Tanzanya, Tayland, Togo, Tonga, Tunus, Türkiye, Uganda, Ukrayna, Uruguay, Ürdün, Vanuatu, Vietnam, Yeni Zelanda, Yunanistan, Zambiya, Zimbabve.

²⁶ GÜMÜŞLÜ TUNÇAGIL, Gülce: Milletlerarası Özel Hukukta Sivil Hava Taşımacılığı Kazaları ve Taşıyıcının Hukuki Sorumluluğu, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2016, s. 159 (Kaza).

Söz konusu Antlaşma hava yoluyla gerçekleşen uluslararası yük, yolcu ve bagaj taşımacılığıyla ilgili olarak önemli bir hukuki çerçeve sağlamaktadır. Montreal Konvansiyonu, uluslararası taşımalarda ortaya çıkan anlaşmazlıklara ilişkin sözleşmeler için temel hukuki kaynak olarak kabul edilebilir²⁷.

1. Uygulama Şartları

Bu Konvansiyonun uygulanabilmesi için birtakım şartların bulunması gerekir. Bu şartlar Konvansiyonu'nun 1.maddesinde belirtilmiştir.

1.1.Taraflar Arasında Bir Hava Yolu ile Taşıma Sözleşmesi Bulunması Gerekir

Montreal Konvansiyonu'nun uygulanabilmesi için hava yolu ile taşıma sözleşmesinin mevcudiyeti gerekmektedir. Taşıma sözleşmesinin kurulabilmesi için özel bir şart konulmadığından, bu sözleşmenin yazılı ya da sözlü kurulması mümkündür. Bu durumda bir taşıma taahhüdünün mevcut olması gerekmektedir. Taşıyıcının yolcuyu taşımayı taahhüt etmediği durumlarda hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinden bahsetmek mümkün olmayacaktır²⁸. İlgili Konvansiyonu'nun m.1/2-3 fıkralarında; *“ taraflar arasındaki anlaşmaya bağlı olarak”* ve *“ taşıma sözleşme”* ifadeleri bulunmaktadır.

1.1.1 Taşıma Sözleşmeleri

Taşıma fiili bir şeyi bir yerden alıp başka bir yere götürmeyi ifade eder. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK)²⁹ Dördüncü Kitabı'nda taşıma sözleşmelerinin tanımı yapılmamaktadır. Buna karşılık m.850/2 uyarınca *“Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyu varma yerine*

²⁷ CİĞER, Selim: “Uluslararası Hava Yolu Taşımaya İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Antlaşma (Montreal Konvansiyonu)- Resmi Çeviri Üzerine Düşünceler ve Alternatif Bir Çeviri”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2020, C.69, Sa.2, s. 371.

²⁸ AKKURT, Sinan Sami: “Sivil Hava Yolu Taşıyıcısının Akdi Sorumluluğunun Kapsamı ve Sorumluluğunun Sınırlandırılması”, Mevlana Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2014, C.2, Sa.1, s.169 (Sorumluluğun Sınırlandırılması).

²⁹ Resmi Gazete T. 14.2.2011, Sa. 6102.

ulaştırmayı; buna karşılık, eşya taşımada gönderen ve yolcu taşımada yolcu, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır.” Doktrinde de birtakım tanımları vardır. Bunlardan ilki “Hava yolu ile taşıma sözleşmesi; taşıyıcının hava aracı ile eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi, yolcuyu varma yerine ulaştırmayı taahhüt ettiği; buna karşılık da eşya taşımada gönderenin ve yolcu taşımada ise yolcunun taşıyıcıya taşıma ücretini ödemeyi borçlandığı bir sözleşmedir.”³⁰ Bir başka tanım ise “Taşıma sözleşmesi bir akittir ki bununla taraflardan biri (taşıyıcı) eşya veya yolcu taşımayı, diğer taraf da bunun karşılığında bir ücret ödemeyi taahhüt eder.”³¹ Hava yolu taşıma sözleşmesi görüldüğü üzere her iki tarafa da borç yükleyen bir sözleşmedir. Bu durumda taşıyıcı tarafından hava yolu ile yolcuyu taşıma taahhüdünü kapsamayan akitlerde Montreal Konvansiyonu uygulanmayacaktır³².

TTK’de taşıma sözleşmesinin şeklini düzenleyen özel bir hüküm bulunmamaktadır. Bu durumda Türk Borçlar Kanunu³³ m.12/1 uyarınca; “Sözleşmelerin geçerliliği, kanunda aksi öngörülmedikçe, hiçbir şekle bağlı değildir.” Şekil serbestisi ilkesi hâkim olacaktır. Taşıma senedine gelince TTK m.856/2 uyarınca; “Taşıma senedi düzenlenmemiş olsa bile, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri ile taşıma sözleşmesi kurulur. Eşyanın taşıyıcıya teslimi, taşıma sözleşmesinin varlığına karinedir.” Görüldüğü üzere taşıma sözleşmeleri herhangi bir şekle bağlı değildir. Bununla birlikte tarafların kendi aralarında özel bir şekil öngörmeleri de mümkündür. Bu durumda tarafların söz konusu şekil şartına uymaları gerekmektedir.

Montreal Konvansiyonu’nda düzenlenmesi öngörülen taşıma belgelerinin amacı geçerlilik değil ispat aracıdır³⁴. Bu belgelerinin düzenlenmemesinin taşıma sözleşmesinin geçerliliği açısından herhangi bir etkisi olmayacaktır.

³⁰ GÖLCÜKLÜ, İlyas: Montreal Sözleşmesi Uyarınca Taşıyıcının Uluslararası Yolcu Taşıma Sözleşmesi’nden Doğan Sorumluluğu, Koç Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2015, s. 1 (Montreal Sözleşmesi).

³¹ ÜLGEN, Hüseyin: Hava Taşıma Sözleşmesi, Ankara 1987, s. 41.

³² BİRİNCİ UZUN (Taşıyıcının Sorumluluğu), s. 23.

³³ Resmi Gazete T. 4.2.2011, Sa. 6098.

³⁴ BİRİNCİ UZUN (Taşıyıcının Sorumluluğu), s. 24.

1.1.2 Hukuki Niteliği

Hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi hem yolcuya hem de taşıyıcıya borçlar yükleyen tam iki taraflı özel hukuka ilişkin bir borç sözleşmesidir³⁵.

Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği yönünden doktrinde farklı görüşler bulunmaktadır. İlk görüş, taşıma sözleşmesinin bir vekalet sözleşmesi niteliğinde olduğuna dair görüştür³⁶. TBK m.502/1’de vekalet sözleşmesinin tanımı şu şekilde yapılmaktadır. “*Vekâlet sözleşmesi, vekilin vekâlet verenin bir işini görmeyi veya işlemi yapmayı üstlendiği sözleşmedir.*”. Söz konusu sözleşmede ücret unsuru asıl edim olarak karşımıza çıkmadığından vekalet akdi olarak değerlendirmek mümkün olmayacaktır. Bununla birlikte, bu görüşü savunanlara göre, hava yolu ile taşıma sözleşmesinde ücret unsurunun bulunmaması halinde vekalet sözleşmesi niteliğinde olması söz konusu olabilir³⁷. Aynı zamanda vekalet sözleşmesinde ise vekil kural olarak vekalet verenin talimatlarıyla bağlıdır. Ancak hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinde; taşıyıcı, yolcunun talimatlarına göre hareket etme zorunluluğu bulunmamaktadır³⁸.

Doktrinde hâkim olan ve bizim de katıldığımız görüş ise taşıma sözleşmelerinin eser sözleşmesi niteliği gösterdiğini öne süren görüştür³⁹. Eser sözleşmesi TBK m.470’te belirtildiği gibi; “*Eser sözleşmesi, yüklenicinin bir eser meydana getirmeyi, iş sahibinin de bunun karşılığında bir bedel ödemeyi üstlendiği sözleşmedir.*” Eser sözleşmesinde yüklenici bir eser meydana getirmeyi taahhüt ederken aslında bir sonucu meydana getirmeyi borçlanmaktadır⁴⁰. Bu görüşü savunanlara göre, taşıyıcı ücret karşılığında yolcuyu kararlaştırılan yere götürmeyi taahhüt eder⁴¹. Buradaki taahhüt, eser

³⁵ YENER KESKİN, Cansu: “Türkiye’nin Taraf Olduğu Uluslararası Antlaşmalara Işığında Hava Taşıma Sözleşmesinin Unsurları, Türleri ve İlgili Antlaşmaların Uygulama Alanları”, Kadir Has Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2022, C.10, Sa.1, s. 308.

³⁶ TÜZÜNER, Özlem: “Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi”, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Y. 2012, C.25, Sa.101, s. 184.

³⁷ YENER KESKİN, s. 309.

³⁸ AKKURT (Sorumluluğunun Sınırlandırılması), s. 165.

³⁹ GÖLCÜKLÜ (Montreal Sözleşmesi), s. 8; KIRMAN, Ahmet: Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1990, s. 52; BOZKURT BOZABALI, Banu: Türk Hukukunda Ve Uluslararası Hukukta Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm Ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu, Yeditepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2011, s. 22.

⁴⁰ EREN, Fikret: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 2019, s. 591.

⁴¹ YENER KESKİN, s. 309.

sözleşmesindeki bir sonucun taahhüt edilmesine benzemektedir. Sözleşmenin diğer asli unsuru ise ücret ödenmesidir. Buna göre, taşıma edimine karşı bir ücret ödenmesi ile karşılıklı bir borç ilişkisine girilecek ve hava yolu ile taşıma sözleşmesi eser sözleşmesi niteliğine haiz olacaktır.

Bir başka görüşe göre ise; taşıma sözleşmesi tamamen bağımsız bir şekilde değerlendirilmesi gereken kendine özgü (*sui generis*) bir sözleşmedir⁴². Söz konusu sözleşme ayrıca TTK'de düzenlendiğinden gerek vekalet gerekse eser sözleşmesi içinde değerlendirilmesinin mümkün olmadığını savunmaktadırlar. Buna göre yolcu taşıma sözleşmesindeki edim sadece sonuçtan ibaret değil, sonuca ulaşma sürecine kadar olan durumu da kapsamaktadır. Bu durumda hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi eser sözleşmesinden ayrılmaktadır.

1.1.3 Sözleşmenin Tarafları

a. Yolcu

Yolcu kavramından ne anlaşılması gerektiği veya bu kavramın tanımı Montreal Konvansiyonu'nda belirtilmemiştir. Bununla birlikte Hava Yolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik⁴³ m.4'te yolcu "*Hava yolu ile seyahat eden kişiler*" şeklinde tanımlanmıştır. Doktrindeki bir tanıma göre yolcu; "*kendisine karşı hava yolu ile taşınacağı konusunda taşıyıcı tarafından taahhütte bulunan ve bu edimin yerine getirilmesi konusunda taşıyıcı ile karşılıklı olarak doğrudan veya birileri aracılığıyla anlaşmış kişi*" şeklinde ifade edilmektedir⁴⁴.

Taşıma sözleşmelerinde bagaj ve eşya taşınırken, yolcu taşıma sözleşmelerinde sözleşmenin konusu ve tarafı yolcudur. Söz konusu yolcuların canlı insan olmaları gerekmektedir⁴⁵. Bununla birlikte sözleşmenin asli unsuru olan ücreti ödeyen taraf her zaman yolcu olmak zorunda değildir. Zira TBK m.129 çerçevesinde üçüncü kişi yararına

⁴² BİRİNCİ UZUN (Taşıyıcının Sorumluluğu), s.25; YENER KESKİN, s. 310.

⁴³ Resmi Gazete T. 2.12.2011, Sa.28131.

⁴⁴ GÖLCÜKLÜ (Montreal Sözleşmesi), s. 23.

⁴⁵ KIRMAN, s. 25.

sözleşme, bu halde yolcu yararına sözleşme yapılması mümkündür. Yolcu, taşıyıcı tarafından bir sonuç olarak hava yolu ile taşınacağını taahhüt edilen kişi olarak karşımıza çıkmaktadır⁴⁶.

Hava yolu ile taşıma sözleşmesinin kurulabilmesi için karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarının bulunması gerekmektedir. Taşıyıcı ve yolcu arasında bu tür bir ilişki olmaksızın uçağa binilmesi halinde kaçak yolcudan bahsetmek mümkündür. Bu durumda olan yolcuların talepleri Montreal Konvansiyonu hükümleri çerçevesinde değerlendirilemeyecektir.

Uçaktaki görevli personel ve mürettebat yolcu sıfatına sahip değildirler. Kabin ekibi, uçuş personeli hizmet sözleşmesine dayanarak uçakta bulunmalarından ötürü yolcu kavramı çerçevesine değerlendirilmemektedir⁴⁷.

b. Taşıyıcı

TTK m. 850/1-2 kapsamında; *“Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir. Eşya her türlü yükü de kapsar. Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyu varma yerine ulaştırmayı; buna karşılık, eşya taşımada gönderen ve yolcu taşımada yolcu, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır.”*

Taşıyıcının, Montreal Konvansiyonu'nun 3.maddesi çerçevesinde birtakım belgeler düzenlemesi ve bunları yolcuya vermesi gerekmektedir. Bunlardan ilki *“kalkış ve varış yerlerine ilişkin bilgi”* ve *“eğer kalkış ve varış yerleri tek bir Taraf Devlet toprakları içerisindeyse ve başka bir Devlet toprakları içerisinde bulunan bir veya birden fazla kararlaştırılmış durak yeri var ise, bu durak yerlerinden en az bir tanesine ilişkin bilgi içeren ferdi veya toplu bir taşıma belgesi”* yolcuya verilmelidir. Bununla birlikte, bahsettiğimiz bu bilgileri içeren başka bir yöntemin de taşıma belgesi olarak kullanılması mümkündür. Bu durumda taşıyıcının söz konusu bilginin bir dökümünü yolcuya teslim

⁴⁶ GÖLCÜKLÜ (Montreal Sözleşmesi), s. 23.

⁴⁷ ÜLGEN, s. 48.

etmesi gerekmektedir⁴⁸. Yine aynı zamanda taşıyıcının kontrol edilen her bagajı için bagaj tanımlama etiketi verecektir. Konvansiyon'un geçerli olduğu hallerde taşıyıcının; ölüm veya yaralanma durumunda bagajın tahrip olması, bagajın kaybı ya da bagaja hasar gelmesi ve gecikmeden ötürü sorumluluğunun düzenlediği ve bu sorumluluğu sınırlayabileceği konusunda yolcuya yazılı bir bildirim verilmelidir. Bununla birlikte, bahsedilen belgelerin düzenlenmemesinin taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini etkilemeyeceği ve sorumluluğun sınırlanmasına dair hükümlerin uygulanacağı belirtilmiştir.

b.1 Taşıyıcı Türleri

b.1.1 Akdi Taşıyıcı

Sözleşmeyi yapan tarafa, akdi taşıyıcı denilmektedir. Montreal Konvansiyonu m.39 uyarınca ise; anlaşmalı taşıyıcı olarak anılan akdi taşıyıcı; “... *bir taşıma kontratını esas kişi olarak bir yolcu ya da gönderen ile, ya da yolcu veya gönderen adına hareket eden bir şahıs ile yaptığında...*” şeklinde bahsedilmiştir. Akdi taşıyıcının hava aracının maliki ya da kiracısı olması, gerçek veya tüzel kişi olmasının hiçbir önemi yoktur⁴⁹. Aynı zamanda tacir sıfatını haiz olması ya da taşıma faaliyetlerinin ticari iş ya da meslek olarak yapılması mecburiyeti bulunmamaktadır⁵⁰.

b.1.2 Fiili Taşıyıcı

Montreal Konvansiyonu çerçevesinde yolcuya taahhüt edilmiş olan taşıma edimini kendisi ile akdi taşıyıcı arasında sözleşme kapsamında ifa eden tarafa fiili taşıyıcı denir⁵¹. Fiili taşıyıcı, akdi taşıyıcıdan aldığı yetki ile taşıma faaliyetinin tümünü ya da bir bölümünü gerçekleştirir⁵².

⁴⁸ CİĞER, s. 377.

⁴⁹ GÖLCÜKLÜ (Montreal Sözleşmesi), s. 28.

⁵⁰ BİRİNCİ UZUN (Taşıyıcının Sorumluluğu), s. 39.

⁵¹ GÖLCÜKLÜ (Montreal Sözleşmesi), s. 30.

⁵² BİRİNCİ UZUN (Taşıyıcının Sorumluluğu), s. 39.

Taşıyıcıların sorumluluklarından bahsetmek gerekirse; akdi taşıyıcı, taşıma ediminin tümünden sorumlu olurken fiili taşıyıcı sadece bizzat gerçekleştirdiği taşımadan sorumlu olur. Bu durumda fiili taşıyıcının gerçekleştirdiği taşımada akdi ve fiili taşıyıcının müteselsil sorumluluğu söz konusudur.

b.1.3 Mütevali Taşıyıcı (Müteakip Taşıyıcı)

Hava taşıma faaliyetinin birden çok taşıyıcı vasıtasıyla gerçekleştirilmesi de mümkün olacaktır. Montreal Konvansiyonu m.36'da mütevali taşımaya dair hükümler düzenlenmiştir. Mütevali taşımadan bahsedebilmek için birtakım şartların gerçekleşmesi gerekmektedir. Bunlardan ilki, taşımanın birbiri ardına yerine getirilmesidir. İkinci ise hava yolu ile yolcu sözleşmesindeki tarafların, gerçekleştirilen taşımaların sadece bir taşıma işi olduğunu kabul etmeleri gerekir. Son olarak ise; söz konusu taşımanın birden çok taşıyıcı tarafından yapılacağı belirtilmelidir⁵³.

Bir Yargıtay kararına⁵⁴ göre, *“Birden fazla taşıyanlar tarafından peşpeşe icra edilecek bir taşıma işleminin Konvansiyon hükümlerine tabi olabilmesi için taraflar arasında karşılıklı bir anlaşma yapılması gerekir. Bu anlaşmaya her bir taşıyanın, yük göndericisi ile ayrı ayrı anlaşma yapması, ya da bir taşıyanın diğer taşıyanları temsilen taahhütte bulunması gerekir.”*

Türk Sivil Havacılık Kanunu⁵⁵ m.129'da mütevali taşıyıcı düzenlenmiştir. Buna göre; *“Taşımanın birbiri ardınca değişik taşıyıcılar tarafından yapılması halinde; yolcu bagaj veya yükü kabul etmiş olan her taşıyıcı, bu Kanun hükümlerine tabi olur ve taşımanın kendi denetiminde yapılan bölümü ile ilgili olduğu ölçüde, taşıma sözleşmesinin taraflarından biri sayılır. Böyle bir taşıma halinde; ilk taşıyıcı, taşımanın tümü için sorumluluğu açıkça yüklenmiş olmadıkça, yolcu veya yük sahipleri, sadece kaza veya gecikmenin meydana geldiği taşımayı yapan taşıyıcıya karşı talep hakkına sahip*

⁵³ CANBOLAT, Ayşe Gül: Hava Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyıcının Sorumluluğu, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale 2006, s. 32.

⁵⁴ Yargıtay 11.Hukuk Dairesi, E. 1999/5531, K. 1999/7886, T. 15.10.1999, <<https://lib.kazanci.com.tr>>, 1.4.2024.

⁵⁵ Resmi Gazete T. 19.10.1983, Sa. 2920.

olabilirler. Bagaj veya yük taşımalarında yolcu veya göndericinin ilk taşıyıcıya, yolcu veya teslim almaya yetkili alıcının ise son taşıyıcıya karşı talepte bulunma hakları vardır. Ayrıca, bunlardan herbiri zararın, ziyanın veya gecikmenin meydana geldiği taşımayı yapan taşıyıcıya karşı da talepte bulunabilirler. Bu taşıyıcılar, yolcu, gönderici ve alıcıya karşı müştereken ve müteselsilen sorumludur.”

1.2 Hava Yolu ile Taşıma Sözleşmesinde Taşımaların Uluslararası Nitelikte Olması Gerekir

Montreal Konvansiyonu m.1 uyarınca; “Bu Sözleşme ücret karşılığında hava aracı ile yapılan bütün uluslararası yolcu, bagaj ya da kargo taşımacılığı için geçerlidir. Bu Sözleşmenin amacına uygun olarak, uluslararası taşımacılık ifadesi, taraflar arasındaki anlaşmaya bağlı olarak, kalkış ve varış yerlerinin, nakliye ya da aktarmada duraklama olsun ya da olmasın , iki Taraf Devletin sınırları dahilinde ya da, bir Taraf Devlet olmasa dahi, şayet başka bir devletin sınırları dahilinde durulacak anlaşmalı bir yer varsa anılan yerlerin tek bir Taraf Devletin sınırları dahilinde bulunduğu herhangi taşımacılık faaliyeti anlamına gelmektedir. Başka bir devlette durulacak anlaşmalı bir yerin olmadığı tek bir Taraf Devletin sınırları dahilindeki iki nokta arasında yapılan taşıma bu Sözleşmenin amacına yönelik olarak uluslararası taşımacılık değildir.”

Bu halde; Montreal Sözleşmesi'nin uygulanabilmesi için söz konusu Konvansiyona taraf olan bir devletten, yine taraf olan başka bir devlete yapılan hava yolu ile taşıma faaliyetinin olması gerekmektedir. Başka bir deyişle kalkış ve varış yerleri Montreal Konvansiyonu'na taraf iki farklı devlette olması halinde, Montreal Konvansiyonu uygulanacaktır⁵⁶. Kalkış yeri, taşıyıcının edimi olan taşıma fiilini ifa etmek için başladığı yer; varış yeri de söz konusu taşımanın tamamlandığı yerdir⁵⁷. Bir diğer durum ise; kalkış ve varış yerlerinin aynı devlette olması ve başka bir devlette duraklama yerinin bulunması halinde, uluslararası taşıma faaliyeti söz konusu olacaktır. Bu durumda duraklama yerinin

⁵⁶ GÜNER ÖZBEK, s. 343.

⁵⁷ BİRİNCİ UZUN (Taşıyıcının Sorumluluğu), s. 27.

Montreal Konvansiyonu'na taraf olup olmadığına bakılmaksızın Montreal Konvansiyonu uygulanacaktır⁵⁸.

Başka bir deyişle, taraflar arasında akdedilen hava yolu yolcu ile taşıma sözleşmesi kapsamında kalkış ve varış yerleri Montreal Konvansiyonu'na taraf ülke sınırları içerisinde olması halinde uluslararası hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinden bahsetmek mümkün olacaktır. Bu durumda tek yön taşıma sözleşmesi şeklinde adlandırılan sözleşmelerde uluslararası niteliği haizdir⁵⁹.

Diğer bir ihtimal ise gidiş dönüş taşıma sözleşmesi şeklinde nitelendirilen kalkış ve varış yerinin aynı ülke sınırlarının içinde yer alan durumlardır. Kalkış ve varış yerlerinin aynı olduğu bu halde, söz konusu ülke Montreal Konvansiyonu'na taraf olması ve bir duraklama yeri kararlaştırılmasında uluslararası taşıma söz konusu olacaktır⁶⁰.

Uygulamada, hava yolu ile uluslararası yolcu taşımacılığı sözleşmelerinde, Varşova Konvansiyonun mu yoksa Montreal Konvansiyonun mu uygulanacağı konusunda bazen karışıklık yaşanmaktadır. Montreal Konvansiyonu m.55'e göre, Varşova Konvansiyonu ve Montreal Konvansiyonu'nun her ikisine de taraf ülkeler bakımından Montreal Konvansiyonu hükümleri uygulanmalıdır.

Ayrıca, hem Varşova Konvansiyonu'na hem de Montreal Konvansiyonu'na taraf olan bir ülke ile yalnızca Varşova Konvansiyonu'na taraf olan ülke arasında gerçekleştirilen taşımalarda, Varşova Konvansiyonu'nun uygulanması gerekmektedir.

Hem Varşova Konvansiyonu'na hem de Montreal Konvansiyonu'na taraf bir devlet ile yalnızca Montreal Konvansiyonu'na taraf olan ülke arasında gerçekleştirilen taşımalarda ise Montreal Konvansiyonu hükümleri devreye girecektir.

⁵⁸ GÖLCÜKLÜ (Montreal Sözleşmesi), s. 11.

⁵⁹ YENER KESKİN, s. 317.

⁶⁰ YENER KESKİN, s. 317.

Örneklerle açıklanması gerekirse, Türkiye hem Varşova hem de Montreal Konvansiyonu'na taraf bir ülkedir. Türkiye yine hem Varşova hem de Montreal Konvansiyonu'na taraf olan Avustralya ile gerçekleşen taşımalarda Montreal Konvansiyonu'nun uygulanması gerekmektedir. Nitekim bir Yargıtay kararında⁶¹; *“Davalı Türk Hava Yolları A.Ş. vekili, taşıma ana senedinde davacının adının geçmediğini, davacının sözleşme yaptığı taşıyandan zararını talep edebileceğini, aksine karar verilecekse de sınırlı sorumluluk esasının kabul edilmesi gerektiğini belirterek, davanın reddini istemiştir. Davalı A. Hardrodt Turkey Lojistik Ltd. Şti. vekili, taşımayı davalı Türk Hava Yolları A.Ş. ve ihbar olunanın yaptığını, zarardan bu şirketlerin sorumlu olduğunu belirterek davanın reddini istemiştir. Mahkemece bozmaya uyularak yapılan yargılamaya, bilirkişi raporu ve tüm dosya kapsamına göre; dava konusu emtiaların taşındığı kargo Türkiye'den Irak'a hava yolu 26.03.2011 tarihinde taşınmış olduğu, Irak Devleti'nin Montreal Konvansiyonuna taraf olmaması nedeniyle Montreal Konvansiyonununun 1. maddesinin 2. maddesi uyarınca bu konvansiyonun uygulanamayacağı ve bu nedenle Varşova Konvansiyon hükümlerinin uygulanması gerektiğinin anlaşıldığı, taşımaya konu emtianın 37 kilogram olduğu, 37 kg X 17 SDR = 629 SDR'nin hesaplamada göz önünde bulundurulması gerektiği, hüküm tarihine en yakın SDR kurunun Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası verilerine göre tespit edilmesi sonucunda (21/01/2020 tarihinde 1 SDR karşılığı 8,1423 TL olarak belirtilmesi sebebiyle) toplam 5.121,56 TL. tazminatın davalılardan müştereken ve müteselsilen tahsiline karar verilmiştir.”*

Bununla birlikte, Yargıtay kararında da anlaşılacağı üzere sadece Varşova Konvansiyonu'na taraf olan bir ülke ile Türkiye arasında gerçekleşecek taşımalarda sadece Varşova Konvansiyonu hükümlerinin uygulanması beklenmektedir⁶².

Uluslararası niteliği haiz olmayan hava yolu ile taşımalarda bir başka deyişle yurtiçi taşımalarda Türk Sivil Havacılık Kanunu uygulanacaktır. Bununla birlikte söz konusu kanunda düzenleme bulunmayan durumlarda ise Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası hava yolu taşıma sözleşmelerindeki hükümler uygulanır⁶³. Nitekim TSHK m.106 uyarınca;

⁶¹ Yargıtay 11.Hukuk Dairesi E. 2021/1905, K. 2022/3968, T. 24.5.2022, <<https://lib.kazanci.com.tr/kho3/ibb/anaindex.html>>, 1.4.2024.

⁶² YENER KESKİN, s. 318.

⁶³ GÜNAY/GENÇTÜRK, s. 794.

“Hava yolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda; bu Kanunda hüküm bulunmadıkça, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmadığı hallerde, Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır.”

TSHK m.124/1; *“Taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması, 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan ve Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kurulların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşme ve bu Sözleşmeyi değiştiren Türkiye'nin katıldığı sözleşme ve protokollerin hükümlerine göre tayin olunur.”*

1.3 Taşımanın Bir Ücret Karşılığında Yapılması Gerekir

Hava yolu ile yapılan yolcu taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı yolcuyu bir yere götürmeyi taahhüt ederken; yolcunun da bunun karşılığında ücret ödeme yükümlülüğünü yerine getirmesi gerekmektedir⁶⁴. Kural olarak bir hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesine Montreal Konvansiyonu'nun uygulanabilmesi için bu sözleşmede ücret unsurunun var olması gerekmektedir⁶⁵. Nitekim Montreal Konvansiyonu'nun 1.maddesinde geçen *“ücret karşılığı”* ifadesi bunu göstermektedir. Ücretin kapsamının geniş alınması gerektiğinden ücret, sadece para olmak zorunda değildir⁶⁶. Ücret para dışında, hizmet ve iş edimleri şeklinde de teşkil edebilir⁶⁷. Bununla birlikte Konvansiyon'un birinci maddesinin ilk fıkrasında bir istisnadan bahsedilmektedir. Ücretsiz taşımalardan Montreal Konvansiyonu'na giren kısım ise hava yolu işletmesince yapılan ücretsiz taşımalardır.

1.4 Taşıma Hava Aracı ile Yapılmalı

Hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinin bir başka unsuru ise söz konusu taşımanın bir hava aracı ile yapılmasıdır. Bununla birlikte hava aracının tanımı Montreal Konvansiyonu'nda yapılmamıştır. Doktrinde ise hava aracının tanımı, havada durma kabiliyeti olan araç şeklindedir⁶⁸. Doktrinde yine bir başka tanıma göre hava aracı; *“bir*

⁶⁴ YENER KESKİN, s. 312.

⁶⁵ UÇAR, s. 131.

⁶⁶ BİRİNCİ UZUN (Taşıyıcının Sorumluluğu), s. 32.

⁶⁷ ÜLGEN, s. 17.

⁶⁸ ÜLGEN, s. 16.

gezegenin atmosferinden hareketli veya sabit kanatları yardımıyla destek almak suretiyle, yahut içinde bulunduğu atmosferden daha hafif olması dolayısıyla havalanabilen ve atmosferde tutunabilen her türlü araç” şeklinde ifade edilmiştir⁶⁹.

Türk Sivil Havacılık Kanunu m.3/b uyarınca hava aracı şu şekilde tanımlanmıştır; *“havalanabilen ve havada seyredebilme kabiliyetine sahip her türlü aracı”*. Bu durumda hava aracı kavramından anlaşılması gereken uçabilen makine, uçak, helikopterdir. Bununla birlikte planör, sıcak hava balonu gibi araçlarla yapılan taşımaların Montreal Konvansiyonu kapsamında değerlendirilip değerlendirilmeyeceği üzerinde durulması gereken bir husustur. Günümüzde sıcak hava balonları ile bir ülkeden diğer bir ülkeye gitmek mümkündür. Bu durumda bu tür taşımalar Montreal Konvansiyonu’nun kapsamına girmektedir⁷⁰.

ICAO hava aracını *“havanın yeryüzündeki tepkileri hariç olmak üzere, hava tepkilerinden atmosferde destek sağlayabilen her türlü araç”* şeklinde tanımlamıştır⁷¹.

Ayrıca ornithopter⁷², gyrodyn⁷³, yelken kanat⁷⁴ gibi araçların hava aracı kapsamında değerlendirilmesi mümkün olabilir. Bununla birlikte; hovercraft, manyetik alanda ilerleyen hızlı tren, teleferik ve asansör gibi araçlar hava aracı kavramının kapsamında değerlendirilmesi mümkün olmayacaktır. Bunun nedeni ise bu tür araçların tek başına havada seyredebilmesi için havanın yeterli olmaması, bir başka zemine daha ihtiyaç duymalarıdır⁷⁵.

Bir hava aracına kara veya deniz taşıtının yerleştirilmesi durumunda da hava yolu ile taşıma sözleşmesi hükümleri karşımıza çıkacaktır. Örneğin bir uçağın içine bir araba veya

⁶⁹ AKKURT, Sinan Sami: Sivil Hava Yolu İle Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Konya 2014, s. 40 (Hukuki Sorumluluk).

⁷⁰ UÇAR, s. 131.

⁷¹ ICAO Annex 2 to the Convention on International Civil Aviation, “International Standards, Rules of the Air”, Ninth Edition, July 1990, p.1., <[https://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document Archive/an02_cons\[1\].pdf](https://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/an02_cons[1].pdf)>, 1.4.2024.

⁷² Kuşların ve böceklerin uçuş prensiplerini taklit ederek havada hareket eden hava aracı.

⁷³ Helikopterlerin ve sabit kanatlı uçakların özelliklerini birleştiren bir tür döner kanatlı hava aracı.

⁷⁴ Genellikle bir pilotun havada süzülmesine olanak tanıyan, esnek ve hafif malzemelerden yapılmış bir tür hava aracı.

⁷⁵ YENER KESKİN, s. 313.

gemi yerleştirilmesi durumunda söz konusu taşıtların içindeki insanların yolcu şeklinde değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu durumda hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin hükümler devreye girecektir⁷⁶.

1.5 Sözleşmenin Konusu Canlı İnsan Olmalı

Hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinde konu yolcu olmalıdır. Tüzel bir kişinin taşınması mümkün olmadığından sözleşmenin konusu ancak gerçek canlı kişiler olabilmektedir. Yolcu, taşıyıcı ile yapmış olduğu hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında uçak mürettebatının dışında hava aracında bulunan canlı insandır⁷⁷.

Buradaki asıl unsur taşıma sözleşmesidir. Bu durumda uçak ve benzeri hava araçlarından herhangi birine taşıyıcının herhangi bir bilgisi olmadan binen yolculara kaçak yolcu denir⁷⁸. Kaçak yolcularla ilgili uyuşmazlıklarda Montreal Konvansiyonu'nun uygulanması mümkün olmayacaktır. Bu halde, kaçak yolcuların herhangi bir zarara uğramaları halinde söz konusu zararlar Montreal Konvansiyonu'nun hükümleri çevresinde değil, haksız fiil hükümleri çerçevesinde tazmin edilebilecektir⁷⁹.

Aynı zamanda hava aracında görevli olarak bulunan mürettebat, kabin memurları ve personel de yolcu olarak değerlendirilmeyeceklerdir. Bu durumda Montreal Konvansiyonu'nun uygulanması da söz konusu olmayacaktır. Uçuş personeli, mürettebat ve kabin ekibi hizmet sözleşmesi kapsamında hava aracındadırlar⁸⁰. Hizmet sözleşmesi kapsamı dışındaki taşımalarda ise Montreal Konvansiyonu uygulanacaktır.

Yolcunun taşıyıcıya teslim ettiği bagajlar dışında kalan el bagajı gibi eşyaların taşınmasında eşya taşıma sözleşmesinin kapsamında değerlendirilmeyecektir. Bu durumda bu tür bagajların taşınması hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinin konusu şeklinde değerlendirilecektir⁸¹.

⁷⁶ YENER KESKİN, s.313; AKKURT (Hukuki Sorumluluk), s. 313.

⁷⁷ KIRMAN, s. 25.

⁷⁸ BİRİNCİ UZUN (Taşıyıcının Sorumluluğu), s. 34.

⁷⁹ YENER KESKİN, s. 314.

⁸⁰ ÜLGEN, s. 48.

⁸¹ ÜLGEN, s. 51.

2. Montreal Konvansiyonu ve Varşova Konvansiyonu Arasındaki Farklar

Montreal Konvansiyonu'nda Varşova Konvansiyonu'na kıyasla yolcu bileti gibi taşıma belgelerinde teknolojinin gelişmesine bağlı olarak birtakım değişikliklere gidilmiştir. Bu durumda, yolcu taşımacılığına dair belirtilmesi gereken hususları içeren herhangi bir belge, yolcu bileti yerine kullanılabilir. Buna göre, elektronik biletler de yolcu bileti yerine sayılabilecektir⁸².

Bir başka farklılık ise; taşıyıcının sorumluluk rejimine ilişkin farktır. Montreal ve Varşova Konvansiyonları arasında taşıyıcının sorumluluğunun hukuki niteliğine dair bir fark bulunmaktadır. Varşova Konvansiyonu'nda taşıyıcının sorumluluğu kusur sorumluluğudur ve aksinin ispatı ile sorumluluktan kurtulabilir. Montreal Konvansiyonu'nda ise taşıyıcının sorumluluğunda ikili sorumluluk sistemi (*two-tiers*) kabul edilmiştir.

Varşova Konvansiyonu hazırlanırken sivil havacılık sektörünün temelleri daha yeni atıldığından bu sektörün gelişmesi adına taşıyıcıyı korumaya yönelik hükümlerden bahsetmek mümkündür. Bununla birlikte, Montreal Konvansiyonu ise yolcuların bir tüketici niteliğine sahip olduğunun mantığı içinde menfaatlerinin ön planda tutulması anlayışı ile hazırlanmıştır⁸³.

3. Montreal Konvansiyonu'nun Uygulanmayacağı Haller

Montreal Konvansiyonu'nun uygulama kapsamında olmayan durumlardan ilki uluslararası niteliği sahip olmayan taşımalarıdır. Yukarıda da belirtildiği üzere Montreal Konvansiyonu'nun uygulanabilmesi için taşımanın uluslararası nitelikte olması gerekmektedir.

⁸² GÜMÜŞLÜ TUNÇAĞIL (Kaza), s. 156.

⁸³ SÖZER, Bülent: "Hava Yolu İle Yapılan Taşımalarda Yolcunun Maruz Kaldığı Zararlardan Doğan Manevî Tazminat Talepleri", Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi, Y. 2012, C.1, Sa.1, s. 63 (Manevi Tazminat).

Montreal Konvansiyonu m.2/2 kapsamında taşıyıcının sorumluluğu posta taşımalarında sözleşme uyarınca sadece posta taşıyıcısına karşı vardır.

Yine aynı şekilde Montreal Konvansiyonu m.51 uyarınca, taşıma belgelerine dair m.3-5, m.7 ve m.8 hükümlerinin olağanüstü şartlarda ifa edilen taşımalarda uygulanması mümkün olmayacaktır.

Montreal Konvansiyonu'nda birtakım hususlar düzenlenmemiştir. Bu tür durumlarda ise ulusal hukukun uygulanması gerekmektedir. Bu kapsamda “ *tarafların dava ehliyetleri, şekil, hukuki geçerlilik, iptal, vazgeçme, ifadan kaçınma, kötü ifa, konşimentonun devri, taşıyıcı ve adamlarının hukuki durumu ve sorumluluklarının dayanağı, bir hava taşıyıcısı tarafından icra edilmeyen bedelsiz taşımalardan kaynaklanan ihtilaflar*”ın ulusal hukuka göre çözümlenmesi gerekmektedir⁸⁴.

⁸⁴ ÇİÇEKÇİOĞLU ANDRİNİ, s. 35.

İKİNCİ BÖLÜM

MONTREAL KONVANSİYONU UYARINCA TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

Hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinde; yolcunun uçakta, uçağa binerken veya inerken kaza olması durumunda yolcunun ölümü ya da bedensel yaralanmaya uğraması ile sonuçlanması hallerinde taşıyıcının sorumluluğundan bahsetmek mümkündür⁸⁵. Bununla birlikte, Montreal Konvansiyonu'nda belirlenen sorumluluk durumları, taşıyıcının sözleşme kaynaklı sorumluluğuyla ilgilidir. Haksız fiilden doğan sorumluluk halleri Montreal Konvansiyonu'nca değerlendirilmeyecektir⁸⁶.

Montreal Konvansiyonu m.17/1 kapsamında taşıyıcının yolcuya karşı birtakım yükümlülükleri vardır. Bu madde kapsamında sorumluluktan bahsedebilmek için bazı şartların gerçekleşmesi gerekmektedir. Bunlardan ilki bir kazanın varlığı, kazanın sonucunda ölüm ya da cismani zararın meydana gelmesi, kaza ve zarar arasında illiyet bağı, kazanın hava aracında, hava aracına biniş veya iniş sırasında meydana gelmesidir⁸⁷.

Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun 17.maddesinde düzenlenen taşıyıcının sorumluluğu halleri ile Montreal Konvansiyonu'nun taşıyıcının sorumluluğuna dair hükümleri arasında büyük bir fark olduğundan bahsetmek mümkün değildir. Bu durumda bazı hallerde Montreal Konvansiyonu'nun hükümleri yorumlanırken Varşova Konvansiyonu'nun uygulandığı kararlara da başvurulmaktadır. Nitekim *Baah v. Virgin Atlantic Airways Ltd.* kararında⁸⁸ mahkeme, “*Bu Mahkeme, Montreal Sözleşmesi'ndeki eşdeğer hüküm, esas olarak aynı olduğunda, Varşova Sözleşmesi'nin bir hükmünü yorumlayan kararlara önceden dayanmıştır.*”

⁸⁵ BOZKURT BOZABALI, s. 86.

⁸⁶ BİRİNCİ UZUN, Taşıyıcının Sorumluluğu, s. 42.

⁸⁷ GÖLCÜKLÜ (Montreal Sözleşmesi), s.48; KAYA, Sinem: Karşılaştırmalı Hukukta Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Halinde Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2020, s.48; BOZKURT BOZABALI, s. 103.

⁸⁸ Baah ex rel. Baah v. Virgin Atlantic Airways Ltd., United States District Court, S.D. New York, Feb 7, 2007 473 F. Supp. 2d 591, <<https://casetext.com/case/baah-v-virgin-atlantic-airways-ltd>>, 1.4.2024.

Montreal Konvansiyonu'nda düzenlenen taşıyıcının sorumluluğu sisteminde, taşıyıcının sınırsız bir sorumluluğu olduğunu, tüketici haklarının korunduğu, ön ödeme kavramı gibi durumlar söz konusudur⁸⁹.

1. Taşıyıcının Sorumluluğunun Hukuki Niteliği

Taşıyıcının sorumluluğundan bahsederken akdi bir sorumluluk olduğunu unutmamak gerekir⁹⁰. Taşıyıcının söz konusu sorumluluktan kurtulma gibi bir durumu da ortaya çıkabilir. Bu durumda taşıyıcının birtakım şartları yerine getirerek sorumluluktan kurtulması hallerinde kusur sorumluluğu mevcuttur⁹¹. Bununla birlikte, bahsedileceği üzere taşıyıcının sorumluluğu alelade bir sorumluluktan çok, özen borcunun daha ağırlaşmış bir durumu olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim taşıyıcı kendi kusurunun dışında gerçekleşen kazalardan bile sorumlu olmaya devam edecektir⁹².

2. Kaza

Taşıyıcının, Montreal Konvansiyonu m.17/1 kapsamında sorumluluğunun doğması için kazanın meydana gelmesi gerekmektedir. Bununla birlikte kazanın tanımı; Montreal Konvansiyonu'nda belirtilmemiştir. Doktrindeki hakim görüşe göre; kazanın dar yorumlanması gerekmektedir⁹³. Bu durumda her kaza bir olaydır fakat her olay bir kaza değildir. Kaza terimi genelde, borcun yerine getirilmesini önceden tahmin edilemeyen ve kaçınılmaz bir biçimde engelleyen durumları ifade eder⁹⁴. Başka bir deyişle kaza, beklenmeyen ve aniden oluşan durumlardır⁹⁵.

Fenton v. J. Thorley and Co Ltd. davasında⁹⁶ kaza şu şekilde tanımlanmıştır; “Kaza kelimesi, net bir şekilde tanımlanmış bir anlama sahip olmayan teknik bir hukuk terimi

⁸⁹ GÜMÜŞLÜ TUNÇAĞIL (Kaza), s. 152.

⁹⁰ ÜLGEN, s. 153.

⁹¹ BOZKURT BOZABALI, s. 90.

⁹² BOZKURT BOZABALI, s. 91.

⁹³ KIRMAN, s. 60.

⁹⁴ BOZKURT BOZABALI, s. 114.

⁹⁵ KAYA, s. 63.

⁹⁶ *Fenton v. J. Thorley and Co Ltd.*, United Kingdom House of Lords, 7.8.1904, <<https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff8c860d03e7f57ecd4c8>>, 1.4.2024.

değildir. Genel olarak konuşmak gerekirse, ancak hukuki sorumluluklarla ilgili olarak, bir kaza zarar ve kayba neden olan istenmeyen ve beklenmedik olayı ifade eder. Ancak genellikle, nedenden ayrı olarak herhangi bir istenmeyen ve beklenmedik kaybı veya zararı ifade etmek için kullanılır; ve eğer neden bilinmiyorsa, kayıp veya zarar kendisi kesinlikle bir kaza olarak nitelendirilmektedir. 'Kaza' kelimesi ayırım yapılmaksızın hem nedeni hem de etkiyi ifade etmek için sıkça kullanılır, bunlar arasında ayırım yapmak için herhangi bir girişimde bulunulmaz."

Salerno v. Pan American World Airways, Inc. davasında⁹⁷, 24 Ağustos 1981 akşamından 25 Ağustos 1981 sabahına kadar, o zamanlar hamile olan davacı Onna Lil Camenschic Salerno ve iki çocuğu, Miami, Florida'dan Montevideo, Uruguay'a giden Pan Am Flight 441'in uçuşu için bilet satın almışlardır. Uçağın kalkışından bir süre sonra, Pan Am'in kule personeli, bir bombanın uçağa yerleştirildiğine dair bir telefon çağrısı alındığını pilot ve ekibine bildirmiştir. Pilot daha sonra Bahamalar'a iniş izni için görüşse de pist onarımında olduğundan ötürü iniş izni reddedilmiş ve uçak kalkış yaptığı nokta olan Miami Uluslararası Havalimanı'na geri dönmüştür. Uçak Miami Havalimanı'na geri dönüş uçuşunu yaparken, yolcular seyahat planındaki değişiklikten haberdar edilmiştir. Ayrıca, yaşanan kargaşa sırasında Salerno da dahil olmak üzere bazı yolcuların uçakta bomba arandığını fark ettikleri belirlenmiştir. Salerno bu bilgiyi edindikten kısa bir süre sonra düşük yapmıştır. Davacının tazminat talebi ile başvurduğu davada mahkeme, bir bomba tehdidinin, elbette ki "yolcunun dışında" olan bir "kaza" olduğunu, "beklenmedik ve alışılmadık bir durum" olan ve uçağın "normal, olağan ve beklenen" işleyişinin dışında olan bir olay olduğunu belirtmiş ve Salerno'nun yaralanmalarının Varşova Sözleşmesi'nde düzenlenen "kaza" niteliğinde olduğuna dair hüküm vermiştir.

Bir Yargıtay kararında⁹⁸; "Davacı vekili, müvekkilinin eşi, diğer müvekkilleri ve babaları... 'in davalı hava yolu şirketine ait uçak ile 20/05/2011 tarihinde Güney ... (...) 'den Türkiye'ye yolculuk yaparken uçağın havalanmasından kısa bir süre sonra

⁹⁷ Salerno v. Pan American World Airways, Inc. United States District Court, S.D. New York, Apr 19, 1985 606 F. Supp. 656 (S.D.N.Y. 1985), <<https://casetext.com/case/salerno-v-pan-american-world-airways-inc>>, 1.4.2024.

⁹⁸ Yargıtay 11.Hukuk Dairesi, E. 2016/10126, K. 2018/2940, T. 24.4.2018, <<https://lib.kazanci.com.tr/kho3/ibb/anaindex.html>>, 1.4.2024.

rahatsızlandığını, yapılan muayenesinde mide kanaması teşhisi konulduğunu, hastanın fenalaşmasına rağmen bu şekilde havada 8-9 saat seyahate zorlandığını, uçağın .../05/2011 sabahı saat 05:... sıralarında ... Havaalanına indiğini, havalimanında acil vaka olarakğitim ve Araştırma Hastanesine götürüldüğünü, orada da mide kanaması teşhisi konulduğunu, müdahale edilmesine rağmen yoğun bakım ünitesine alındığını ve 31 Mayıs 2011 tarihinde ise vefat ettiğini, hastanın vefatına acil iniş yapmayan ve erken müdahale imkanının kaybına neden olan hava yolu şirketinin sebep olduğunu belirterek davacı ... ve ... için ayrı ayrı şimdilik 5.000.-TL olmak üzere toplam000.-TL destekten yoksun kalma tazminatının ölüm tarihi olan 31/05/2011 tarihinden itibaren işleyen yasal faizi ile birlikte, ayrıca her bir davacı için ayrı ayrı şimdilik 50.000.-'er TL olmak üzere toplam 200.000.-TL manevi tazminatı ölüm tarihi olan 31/05/2011 tarihinden itibaren işleyecek yasal faizi ile birlikte davalıdan tahsiline karar verilmesini istemiştir. Davalı vekili, müvekkilinin 20/05/2011 tarihli ...-... seferi yolcularından...'ın kalkıştan birkaç saat sonra Moğolistan üzerinde rahatsızlandığını, bunun üzerine uçağın sorumlu kaptan pilotu tarafından doktor anonsu yapıldığını ve Kore vatandaşı olan bir doktor tarafından...'a ilk müdahalenin yapıldığını, doktor tarafından acil bir durumun olmadığı, ilk durumun stabil olduğu, ihtiyaten iniş meydana olan ...'da ambulans çağrılabilceğini kaptan pilota beyan etmesi üzerine acil iniş yapılmayarak uçağın yoluna devam ettiğini, yol boyunca hastanın kontrol altında tutulduğunu, ayrıca...'ın ...'deyken iş kazası geçirmiş olduğunu, dosyaya ibraz edilen ek .../b nolu...(Hasta Teslim Formu) formuna göre...'ın bilincinin ve solunum durumunun açık olduğunu sabit olduğunu, yolcunun vefatının uçuş ile ilgisinin bulunmadığını, tazminat taleplerinin fahiş olduğunu savunarak davanın reddini istemiştir. Mahkemece tüm dosya kapsamına göre, taşıma şirketi olan davalı acil iniş yapmayarak davacıların murisinin ölümüne neden olduğu, maddi tazminat olarak talep edilen destekten yoksun kalma tazminatı ile manevi tazminata dair taleplerinin bir kısmı dava dışı işverenlerce ödenmiş olduğundan bu talepler konusuz kaldığı, tüm davacıların manevi tazminata dair taleplerinin kalan kısımlarına gelince olayın oluş şekli, davacı eş ve çocukların vefat olayı sebebiyle duydukları elem ve üzüntü, tarafların ekonomik ve sosyal durumları birlikte değerlendirildiğinde davanın kısmen kabulüne; davacı ... için000TL, diğer davacı çocuklar için 5.000'er TL manevi tazminatın dava tarihinden itibaren işleyecek yasal faizi ile birlikte davalıdan tahsiline karar verilmiştir. Kararı davacı vekili

temyiz etmiştir. Uyuşmazlık uluslararası hava yolu ile yolcu taşımacılığında kaynaklanmaktadır. Hava taşıyıcısı olan davalının sorumluluğunun Montreal Sözleşmesi'nin maddesi kapsamında değerlendirilmesi gerekir. Nitekim, mahkemece görüşüne başvurulmuş bilirkişi heyeti raporunda hava taşıyıcısının sorumluluğu kapsamında meydana gelen bir kaza olmadığı anılan sözleşmenin maddesi kapsamında taşıyıcının sorumlu olamayacağı görüşü de açıklandığı halde mahkemece yazılı şekilde kısmen kabul kararı verilmesi doğru görülmemiş bozmayı gerektirmiştir.”

Warshaw v. Trans World Airlines davasında⁹⁹ Amerika Birleşik Devletleri'nden İngiltere'ye uçan yolcunun uçuş sırasında sol kulağındaki işitme duyusunu tamamen kaybettiği gerekçesiyle mahkemeye başvurmuştur. Mahkeme ise söz konusu olayın Konvansiyon kapsamında kaza sayılamadığını belirtmiştir.

ABD'de verilen *Air France v. Saks* kararı¹⁰⁰ kaza tanımının aydınlatılmasına dair en önemli kararlardan biridir. 16 Kasım 1980'de davacı Valerie Saks, Los Angeles'a 12 saatlik bir uçuş için Paris'te bulunan bir Air France yolcu uçağına binmiştir. Los Angeles'a iniş yapılırken sol kulağında şiddetli bir basınç ve ağrı hisseden ve uçak indikten sonra da devam eden bu ağrıdan ötürü doktora başvuran Saks, sol kulağında kalıcı işitme kaybı yaşadığını öğrenmiştir. Saks, işitme kaybının uçağın basınçlandırma sistemini ihmalkâr bir şekilde kullanımı ve bakımı nedeniyle olduğunu iddia ederek Air France'a karşı California Eyalet Mahkemesi'nde dava açmıştır. Dava, Kaliforniya Bölgesi Federal Mahkemesi'ne taşındıktan sonra davacı uğradığı bedensel yaralanmanın bir kazadan ötürü meydana geldiğini ileri sürse de basınçlandırma sistemi normal bir şekilde çalıştığı tespit edilmiştir. Mahkemeye göre kaza kavramı “yolcunun zararının beklenmedik veya alışılmadık ve de yolcunun dışında meydana gelen bir olgu ya da olaydan doğması”dır. Söz konusu olayı kaza olarak nitelendirmeyen ikinci derece mahkemesinin kararı, temyize taşınmıştır. Temyiz mahkemesine göre, Konvansiyonlar hava yolu şirketlerine, hava seyahatinde doğal olarak ortaya çıkan riskler nedeniyle doğrudan neden oluşan yaralanmalar için mutlak sorumluluk getirmiştir. Bu durumda basınç değişikliği hava taşımacılığında kaynaklanan

⁹⁹ *Warshaw v. Trans World Airlines*, 442 F. Supp. 400 (1977), <<https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/442/400/2285042/>>, 1.4.2024.

¹⁰⁰ *Air France v. Saks*, 470 U.S. 392 (1985), <<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/>>, 1.4.2024.

risklerdendir ve söz konusu olay kaza olarak nitelendirmektedir. Amerikan Yüksek Mahkemesi'ne giden olayda, kaza kavramı alışılmadık, beklenmedik kasti olmayan ve yolcu dışında gerçekleşen bir olay olarak tanımlanmıştır.

Bununla birlikte yolcudan kaynaklanan durumlarda kazadan bahsetmek mümkün olmayacaktır. Nitekim *Abramson v. Japan Airlines* davasında¹⁰¹, New York'tan Tokyo'ya uçan Abramson uçuş sırasında, önceden mevcut olan mide fitiği atağı geçirmiştir. Abramson yere yatarak masaj yapılmasıyla kendi kendini tedavi edebileceğini kabin ekibine ifade etse de kabin ekibi boş koltuk olmadığından ötürü bu isteği reddetmiştir. Daha sonra *first class* bölümünde dokuz boş koltuk olduğunu öğrenen Abramson bu konuyu yargıya taşımıştır. Mahkemeye göre ise bu durumun yolcunun kendi sağlık sorunlarından kaynaklandığını ve kaza olarak nitelendirilemeyeceğine karar vermiştir.

Krys v. Lufthansa Airlines davasında¹⁰², 30 Kasım 1991 tarihinde, 47 yaşındaki Leonard Krys'in Miami'den Almanya'nın Frankfurt şehrine uçarken kendini rahatsız hissetmeye başlamış ve bir kabin görevlisinden yardım istemiştir. Kabin görevlisi, uçakta bir doktor olup olmadığını öğrenmek amacıyla anons yapmış ve üç yolcu bu anonsa yanıt vermiştir. Bu yolculardan biri olan Dr. Fischmann, Krys'i muayene etmeye başlamış ve ilk muayenenin ardından "endişelenecek bir durum olmadığını" belirtmiştir. Ancak uçak Amsterdam üzerindeyken Dr. Fischmann, Krys'in kalp krizi geçirebileceğinden şüphelenmiştir. Uçuşun ilk birkaç saati boyunca uçak, genellikle Amerika'nın doğu kıyısına yakın seyretmesine rağmen, mürettebat - muhtemelen Dr. Fischmann'ın görüşüne güvenerek - acil iniş yapmamıştır. Almanya'ya vardıklarında uçak bir ambulansla karşılanmış, Krys hastaneye kaldırılmıştır. Hastanede doktorlar Krys'in kalp krizi geçirdiğini tespit etmiştir. Krys, kabin ekibinin ihmalkar davrandığını öne sürerek hava yolu şirketine dava açmış, ancak mahkeme bu durumu bir "kaza" olarak değerlendirmemiş ve olayın yolcu dışındaki bir sebepten kaynaklanmadığına karar vermiştir.

¹⁰¹ *Abramson, Appellant, v. Japan Airlines*, 739 F.2d 130 (3d Cir. 1984), <<https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/739/130/453996/>>, 1.4.2024.

¹⁰² *Krys v. Lufthansa Airlines*, 96-4430, 25.8.1997, <<https://caselaw.findlaw.com/court/us-11th-circuit/1005408.html>>, 1.4.2024.

Ayrıca “*hava aracının basınç sistemlerindeki yetersizlik ve bozukluklar; yolcuların rahatsızlanmasına neden olacak ani ve etkileyici sesler; mecburi inişler sırasında oluşabilecek zarar ve yaralanmalar; kötü hava şartları ve hava aracının türbülansa girmesi, askeri uçaklar tarafından hava aracına yapılan saldırılar sonucunda oluşan zararlar; sert inişten sonra ortaya çıkan gürültü, panik ve kargaşalıklar; havacılık kurallarına uyulmaması*” durumlarında Montreal Konvansiyonu kapsamında bir kazadan bahsetmek mümkündür¹⁰³.

Buckley v. Monarch Airlines Ltd. davasında¹⁰⁴, Bayan Buckley, sıcak çikolata yapmak için kabin ekibinden bir bardak sıcak su istemiştir. Sıcak çikolata paketini açıp tozu bardağa döktükten kısa bir süre sonra, plastik bardağın masadan kayarak kucağına düşmekle birlikte Buckley, bardağa dokunmadığını ve henüz tozu karıştırmaya başlamadığını belirtmiştir. Ayrıca, uçaktaki masanın gevşek olduğunu ve yukarı aşağı hareket ettiğini söylemiştir. Davalı taraf ise Varşova Konvansiyonu’nun 17. maddesi uyarınca bu durumun bir "kaza" olmadığını savunmuştur. Kabin görevlisinin bardağın kapağının sağlam olduğunu kontrol ettiğini, bardağı Buckley’in önündeki tepsi masasına yerleştirdiğini ve sıcak su olduğunu kendisine bildirdiğini iddia etmiştir. Verilen bu arka plan göz önüne alındıktan sonra Mahkeme, yaralanmanın bir kazadan ötürü mü meydana geldiğine dair değerlendirmeler yapmıştır. Mahkemeye göre; davacının, davalının ihmalkar davranışları olduğunu kanıtlaması gerekmemektedir. Bununla birlikte; uğradığı bedensel yaralanmanın bir kaza sonucunda uçağın içinde meydana geldiğini kanıtlaması gerekmektedir. Başka bir deyişle, davacının, olay ile yaralanma arasında nedensel bir bağlantı kurmasıdır. Ayrıca, davacının öncelikle bir "*beklenmedik veya olağandışı olay*" olarak nitelendirilebilecek gerçekleri ortaya koyması ve ardından olayın "*harici*" olduğunu, yani davacı tarafından neden olunmadığını veya katkıda bulunmadığını göstermesi gerekmektedir. Yaralanma sıcak sıvının dökülmesi nedeniyle meydana geldiğinden, bu olay bir "*yolcunun kendi içsel tepkisi*" durumu değildir ve sıcak suyun dökülmesi "*uçağın beklenen işleyişi*" tarafından neden olabileceğine dair herhangi bir kanıt bulunmamaktadır. Mahkemeye göre davacı muhtemelen çikolata tozunu eklemek için bardağın kapağını

¹⁰³ KIRMAN, s. 65-66.

¹⁰⁴ Buckley v Monarch Airlines Ltd, [2013] 2 Lloyd's Rep. 235, Manchester County Court, <<https://www.ilaw.com/ilaw/doc/view.htm?id=326867>>, 12.4.2024.

çıkardığını ve böylece davacının bardağa dokunduğundan ötürü sıcak suyun döküldüğünü tespit etmiştir. Sonuç olarak, davacının, kendisinin dışında gerçekleşen bir "kaza" olduğunu kanıtlamadığından talebi reddedilmiştir.

Buna karşılık, *Moore v. British Airways PLC* davasında¹⁰⁵ davacı Jennifer Moore, British Airways'e ait bir uçaktan inerken merdivenin son basamağının diğerlerinden daha yüksek olmasından ötürü düşerek yaralanmıştır. Moore, bu olayın Montreal Sözleşmesi uyarınca bir "kaza" olarak değerlendirilmesi gerektiği iddiasıyla mahkemeye başvurmuştur. Mahkemeye göre, davacı merdivenin tasarımının havacılık endüstrisinde olağandışı olduğunu kanıtlamadığından Montreal Konvansiyonu uyarınca bir kaza meydana gelmemiştir. Söz konusu dava bir üst mahkemeye getirildiğinde ise olayın "makul bir yolcu" bakış açısından değerlendirilmesi gerektiğini belirtmiştir. Buna göre, sıradan bir hava yolculuğu deneyimine sahip makul bir yolcunun bakış açısından olayların değerlendirilmesi gerekmektedir¹⁰⁶.

2.1 Covid-19 Salgını

11 Mart 2020'de Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi ilan edilen Covid-19 salgının Montreal Konvansiyonu m.17 çerçevesinde kaza olup olmadığı tartışılmıştır. Covid-19 salgınının yayılmasını engellemek amacıyla uçuşların durdurulduğundan bahsetmek mümkündür.

Bununla birlikte, salgın kontrol altına alındıktan sonra uçuşların yapılmasına izin verilmiştir. Burada üzerinde durulması gereken husus, bir yolcunun uçuş sırasında Covid-19 hastalığına yakalanması halinde taşıyıcının sorumluluğunun durumunun ne olacağıdır.

¹⁰⁵ *Moore v. British Airways PLC*, 32 F.4th 110 (1st Cir. 2022), <<https://casetext.com/case/moore-v-british-airways-plc->>, 29.09.2024.

¹⁰⁶ WILSON, Elan: "Navigating Through Cloudy Skies: The Montreal Convention & Navigating Through Cloudy Skies: The Montreal Convention & Article 17 "Accidents" Post-Article 17 "Accidents" Post-Moore", *Journal of Air Law and Commerce*, C.88, S.4, s. 859.

1944 Şikago Konvansiyonu m.14 uyarınca; “*Akit Devletlerden her biri kolera, salgın halinde tifüs, çiçek, sarı humma, veba... ve zaman zaman tasrihini kararlaştıracakları diğer sari hastalıkların hava seyrüseferi yoluyla yayılmasını önlemek için müessir tedbirler almayı taahhüt eder ve bu maksatla Akit Devletler hava nakil vasıtalarına kabili tatbik olan sıhhi tedbirlere müteallik beynelmilel nizamlarla alakalı makamlarla sıkı istişarede bulunurlar. Bu gibi istişareler bu mevzua müteallik olmak üzere mevcut olup Akit Devletlerin de imza etmiş bulunabilecekleri beynelmilel konvansiyonların tatbikine engel teşkil etmez*”.

Görüldüğü üzere söz konusu hükümde, 1944 Şikago Konvansiyonu’na taraf devletlerin bulaşıcı hastalıkların yayılmasını önlemek adına makul ve gerekli tedbirleri almaları gerektiği belirtilmiştir¹⁰⁷.

Aynı zamanda Uluslararası Sağlık Tüzüğü¹⁰⁸ m.14/2 uyarınca; “*İster karada, ister gemi ya da uçaklarda halkın kullanması ve tüketmesi için her liman veya hava limanında, sağlık yönetiminin uygun gördüğü kaynaklardan sağlanan temiz içme suyu ve yiyecek maddeleri bulundurulmalıdır. İçme suyu ve yiyecek maddeleri her türlü bulaşmaya karşı korunacak biçimde kullanılmalı ve saklanmalıdır. Sağlık makamı, bu madde hükümlerine uyulduğunu anlamak için yapıları, gereçleri ve her yeri dönemsel olarak denetler ve laboratuvar incelemeleri yaptırmak üzere su yiyecek maddeleri örnekleri alır. Bu amaçla, bütün öbür sağlık tedbirlerinde olduğu gibi. Örgütün bu konuda yayınladığı kılavuzlarda yer alan ilkeler ve tavsiyeler, bu Tüzüğün gerekleri yerine getirilirken, olanaklar elverdiği ölçüde uygulanır.*”

Bu durumda taşıyıcının birtakım tedbirleri alması gerekir. Söz konusu tedbirlerin alınmaması halinde, uluslararası havacılık kurallarına bir aykırılık teşkil edebileceğinden bahsetmek mümkündür. Bu tedbirler arasında yolcuların uçağa alınmadan önce Covid-19 hastalığına ilişkin belirtilere sahip olup olmadıklarının kontrolü gerekir. Salgının daha fazla yayılmasını önlemek amacıyla oluşturulan sosyal mesafe gibi kurallar hakkında yolcular

¹⁰⁷ BİRİNCİ UZUN, Tuba: “Hava Yoluyla Yapılan Uluslararası Taşımalarda Sağlıklı Bir Yolcuya Koronavirüs (COVID-19) Bulaşması Halinde Taşıyıcının Sorumluluğu”, Yaşar Hukuk Dergisi, Y. 2020, C.2, Sa.2, s. 35 (Covid-19).

¹⁰⁸ Resmi Gazete T. 25.4.1973, Sa.14517.

bilgilendirilmelidir. Yolcularda veya kabin ekibinde Covid-19 hastalığının nüksetmesi sonucunda bu durum yine aynı şekilde diğer yolculara bildirilmelidir. Aynı zamanda söz konusu kişiler karantina edilmeli, hava aracının da dezenfekte edilmesi sağlanmalıdır¹⁰⁹.

Labbadia v. Alitalia davasında¹¹⁰; davacı 5 Şubat 2015'te Londra Heathrow havalimanından Milan Linate havalimanına gitmek üzere uçağa binmiştir. Uçak kötü hava koşullarında iniş gerçekleştirmiş olup, davacı uçağın arka tarafından inerken düşmüştür. Bu düşme sonucunda, sağ omzunda ve leğen kemiğinde yaralanmalar oluşmuş ve yolcu hastaneye kaldırılmıştır. Hastanede ise yolcu, ameliyat geçirmiştir. 72 yaşındaki yolcu, kaza sonucunda yaralandığı gerekçesiyle tazminat talebi ile mahkemeye başvurmuştur. Mahkeme de değerlendirmeleri sonucunda söz konusu olayın kaza olduğunu tespit etmiştir. Mahkeme, Montreal Sözleşmesi'nde düzenlenen kaza kavramı göz önüne aldığı anda yolcunun iniş sırasında kanopi bulunmayan merdivenlerin kullanımının havaalanının işletme talimatnamesine uygun olmadığı sonucuna varmıştır. Bundan ötürü söz konusu durumun uçağın olağan işleyişi içinde değerlendirilemeyeceğine karar verdiler. Ayrıca yolcunun düşüşü havalimanı personelinin doğrudan eylem ve ihmalleri sonucunda gerçekleştiği belirtilmiştir. Söz konusu durumun yolcu için olağandışı ve beklenmeyen bir durum olduğunu ve yolcunun dışında gerçekleşen bir olay olarak nitelendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Bu değerlendirmeler ışığında mahkeme, yolcunun düşüşü Montreal Konvansiyonu m.17 kapsamında bir kaza olarak değerlendirmiştir. Mahkeme, davacının yaralanmaları için tazminata hükmetmiştir. Tazminat kapsamında geçmiş ve gelecek bakım ve yardım maliyetleri ile seyahat ve geçim masrafları da bulunmaktadır.

Söz konusu mahkeme kararı uyarınca, havacılık kurallarına uymayan taşıyıcının eylemleri sonucunda zarar gören yolcu, kaza hükümleri çerçevesinde tazminat hakkı olduğuna dair hüküm verilmiştir. Bu doğrultuda, Covid-19 hastalığının buluşmasını önlemek amacıyla konulan havacılık kurallarına uyulmaması halinde de yolcunun Montreal Konvansiyonu m.17 etrafında tazminat hakkı doğabilir.

¹⁰⁹ BİRİNCİ UZUN (Covid-19), s. 7.

¹¹⁰ *Labbadia v. Alitalia (Societa Aerea Italiana Spa)*, EWHC 2103, <<https://www.casemine.com/judgement/uk/5d5242582c94e021bbe59b8e>>, 1.4.2024.

Nitekim doktrinadaki bir görüşe göre, taşıyıcının gereken tedbirleri almaması başka bir deyişle, bahsedilen havacılık kurallarına uyulmaması sonucunda; bir yolcuya hava aracında, iniş veya biniş sırasında Covid-19 hastalığının bulaşması halinde bu durumun Montreal Konvansiyonu m.17 çerçevesinde kaza olarak nitelendirilmesi mümkün olacaktır. Bu durumda yine aynı doğrultuda, taşıyıcının sorumluluğu devreye girecektir¹¹¹. Bu halde, yolcunun bahsedilen durumlarda Covid-19 hastalığına yakalanması sonucunda uğradığı manevi zararları da taşıyıcıdan talep etmesi mümkün olacaktır.

Bununla birlikte kaza sonucunda herhangi bir bedensel yaralanmaya uğramaksızın olayın sonucunda elem, üzüntü, keder gibi duyguları yaşayan yolcunun manevi tazminat talep edip edemeyeceği tartışmalı bir husustur.

Doe v. Etihad Airways davasında¹¹², Davacı Jane Doe ve onun on bir yaşındaki kızı, Abu Dabi'den Chicago'ya giden Etihad Havayolları'nda uçmuşlardır. On dört saatlik yolculuk boyunca, Doe'nun tepsisi yerinde tutması gereken bir düğme yerden düştüğü için açık kalmıştır. Uçuş sırasında, Doe'nun kızı düğmeyi yerde bulmuş ve onu Doe'ya vermiştir. O da düğmeyi koltuk arka cebine koymuştur. İniş zamanı geldiğinde, düşen düğmeden haberi olmayan Etihad hostesi, iniş için tepsisini dik ve kilitleme pozisyonuna koyması konusunda Doe'ya bir hatırlatmada bulunmuştur. Doe hostesin bu isteğini yerine getirememiş, sorununu açıklamaya yardımcı olmak için, düşmüş düğmeyi almak için koltuk arkasındaki cebine uzanmıştır. Ancak koltuk cebine elini soktuğunda, içinde gizlenmiş bir hipodermik iğne beklenmedik bir şekilde parmağına batmıştır. Doe, Etihad'dan hem bedensel yaralanmasından hem de çeşitli hastalıklara olası maruz kalma doğal sonuçlarından kaynaklanan "zihinsel sıkıntı, şok, mahcubiyet, hastalık ve rahatsızlık, öfke ve utançtan" dolayı uğradığı zararları talep etmek üzere mahkemeye başvurmuştur. Mahkeme ise manevi zararın kaza ile uygun illiyet bağına sahip olması halinde bu zararların tazmin edilebileceğine dair bir hüküm vermiştir¹¹³.

¹¹¹ BİRİNCİ UZUN (Covid-19), s. 8.

¹¹² Doe v. Etihad Airways, No. 16-1042, <<https://caselaw.findlaw.com/court/us-6th-circuit/1872564.html>>, 1.4.2024.

¹¹³ SPRING, J.Colin: "Pilots Out of Uniform: How the Sixth Circuit's Pilots Out of Uniform: How the Sixth Circuit's Etihad Decision Undermines the Purpose of the Montreal Convention Undermines the Purpose of the Montreal Convention", *Journal of Air and Law*, Y. 2019, C.84, Sa.1, s.155.

Bu durumda doktrindeki bir görüşe göre, *Doe v. Etihad Airways* kararı uyarınca bir yolcunun Covid-19 kaptığına dair bir endişe oluşması halinde her ne kadar test sonucu negatif çıksa da yolcunun sadece manevi zararlarını tazmin edilmesi üzere dava açması mümkün olabilir¹¹⁴. Buna göre, manevi zarar ile kaza arasında uygun illiyet bağı tespit edildiği sürece söz konusu zararlar tazmin edilebilir.

2.2 Hava Taşımacılığında Kaynaklanan Karakteristik Riskler

Hava taşımacılığında kaynaklanan karakteristik risklerden anlaşılması gereken; hava yolu ile yapılan taşımalar ve hava aracı işletilirken beklenen muhtemel risklerdir¹¹⁵. Yabancı mahkeme kararlarına göre terör, uçak kaçırma, kötü hava şartları ve hava aracının türbülansı, hava aracında çıkan ani ve rahatsız edici sesler, hava aracının acil iniş yapması, hava aracının saldırıya uğraması, havacılık kurallarına uyulmaması, hava aracında oluşan sistem arızaları hava taşımacılığında kaynaklanan karakteristik risklerdendir¹¹⁶.

Terör ve uçak kaçırmanın hava taşımacılığında kaynaklanan karakteristik bir risk olup olmadığı *Husserl v. Swiss Air* davasında¹¹⁷ tartışılmıştır. 6 Eylül 1970 tarihinde, Zürih, İsviçre'de davacı Husserl, New York'a gitmek üzere olan davalının direkt uçuşuna binmiş ve kısa bir sürede bir terör örgütü Amman, Ürdün yakınlarındaki çöl bölgesine uçağı kaçırmıştır. Yolcular ise fiziksel veya zihinsel sağlık için ideal olmayan koşullarda yaklaşık 24 saat boyunca uçakta kalmaya zorlanmıştır. Davacı ve diğer kadınlar ile çocuklar daha sonra Amman'da bir otele taşınmıştır. Burada 11 Eylül 1970 tarihine kadar kalmışlardır. Bu tarihte davacı ve diğer yolcular Kıbrıs'a uçurulmuşlardır. Çok büyük bir stres yaşadığını iddia eden davacı, uğradığı zarar sebebiyle hava yolu şirketine dava açmıştır. Mahkeme de

¹¹⁴ BİRİNCİ UZUN (Covid-19), s. 10

¹¹⁵ KAYA, s. 67; TANG, Ashley: "Surprises in the Skies: Resolving the Circuit Split on How Courts Surprises in the Skies: Resolving the Circuit Split on How Courts Should Determine Whether an "Accident" is "Unexpected or Should Determine Whether an "Accident" is "Unexpected or Unusual" Under the Montreal Convention Unusual" Under the Montreal Convention", Washington Law Review, Y. 2023, C.98, Sa.4, s.1461.

¹¹⁶ KIRMAN, s. 66.

¹¹⁷ *Husserl v. Swiss Air*, 388 F. Supp. 1238 (1975), <<https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/388/1238/2313442/>>, 1.4.2024.

terörizm ve uçak kaçırma gibi olayların hava taşımacılığında kaynaklanan karakteristik riskler bağlamında değerlendirmesi gerektiğini belirtmiştir.

Bir Yargıtay kararına¹¹⁸ göre, “*Davacı, dava dilekçesinde 29.10.1998 tarihinde yolcu olarak bindiği davalı THY'na ait Adana-Ankara seferini yapan Ayvalık isimli yolcu uçağının terörist bir eylem sonucu kaçırıldığını, uçağın bilahare Ankara/Esenboğa Havaalanı'na indirilerek teröristin öldürülmek suretiyle etkisiz hale getirildiğini ancak bu olayın hayatını tehlikeye düşürdüğü gibi manevi varlığı ve psikolojik bütünlüğünü de bozduğunu, davalıların taşımacılık sözleşmesi ve mevzuattan doğan görevlerini gereği gibi yerine getirmemeleri nedeniyle oluşan olay nedeniyle 3.000.000.000 TL manevi tazminatın davalılardan tahsilini talep ve dava etmiştir. Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına ve hava aracının kaçırılması ile hava aracına yapılacak sabotajlar, Varşova Konvansiyonu'nun 17.maddesi anlamında kaza olarak kabul edilmekte ise de, güvenlik tedbirlerinin, devletin emniyet birimlerince alındığı ve taşıyıcının yapabileceği başka bir şey olmadığı hususunun, taşıyıcı tarafından ispatlandığı hallerde sorumluluğun söz konusu olmayacağına tabi bulunmasına karar vermiştir.*”

2.3 Yolcunun Diğer Yolcuya Verdiği Zarar

Bir yolcunun başka bir yolcuya verdiği zararın kaza kavramı kapsamında değerlendirip değerlendirilemeyeceği de önemli bir husustur. Bir yabancı mahkeme kararı olan *Wallace v. Korean Air* davasında¹¹⁹ bu durum tartışılmıştır. Davada, 8 Ağustos 1997 akşamı Brandi Wallace, Seoul, Kore'den Los Angeles, California'ya gitmek üzere KAL uçuşuna binmiştir. Wallace'ın pencere kenarındaki koltuğu ile uçak koridoru arasında iki erkek yolcu oturmaktaydı. Wallace, yemek servisi sonrasında uykuya dalmış, ancak yanındaki yolcunun cinsel taciziyle uyanmıştır. Wallace, tacizi durdurmaya çalışmışsa da başarılı olamamış ve Bay Park tacizlerini sürdürmüştür. Bunun üzerine Wallace, adama sert bir şekilde vurmuş ve koltuğundan çıkıp, koridorda uyuyan yolcunun üzerinden atlayarak kaçmıştır. Daha sonra bir kabin görevlisine durumu bildirmiş ve kendisine tahsis edilen

¹¹⁸ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, E. 2000/7502, K. 2000/9075, T. 20.11.2000, <<https://lib.kazanci.com.tr>>, 1.4.2024.

¹¹⁹ *Wallace v. Korean Air*, No: 99-7597, <<https://caselaw.findlaw.com/court/us-2nd-circuit/1013710.html>>, 1.4.2024.

yeni bir yere geçmiştir. Uçak indiğinde olay polise aktarılmış ve tacizde bulunan yolcu suçunu itiraf etmiştir. Wallace, bu durumun bir "kaza" olduğunu iddia ederek hava yolu şirketine dava açmıştır. Mahkeme ise Wallace'ın tanımadığı iki adamın yanına sıkışmış bir şekilde oturması, ışıkların kapatılması, saldırganın karanlıkta denetimsiz bırakılması ve kabin ekibinin bu durumu fark etmemesi gibi faktörlerin hava taşımacılığında kaynaklanan karakteristik riskler olarak değerlendirilebileceğini belirtmiştir. Mahkeme, bu koşullar altında cinsel tacizin bir "kaza" olarak nitelendirilmesi gerektiğine karar vermiştir.

2.4 Yolcunun Kendisinden Kaynaklanan Zararlar

Montreal Konvansiyonu m.17 kapsamında kaza kavramı yolcunun dışında gerçekleşen durumları kastetmektedir. Başka bir deyişle, kaza yolcunun dışında onun etkisi olmadan gelişen durumlarda çıkabilir¹²⁰.

Nitekim *Abramson v. Japan Airlines* davasında¹²¹, New York'tan Tokyo'ya seyahat eden Abramson, uçuş sırasında daha önce mevcut olan mide fitiği nedeniyle bir atak geçirmiştir. Abramson, yere yatarak masaj yapılmasıyla kendi kendini tedavi edebileceğini kabin ekibine ifade etse de kabin ekibi boş koltuk olmadığından ötürü bu isteği reddetmiştir. Daha sonra *first class* bölümünde dokuz boş koltuk olduğunu öğrenen Abramson, bu konuyu yargıya taşımıştır. Mahkemeye göre ise bu durumun yolcunun kendi sağlık sorunlarından kaynaklandığını ve kaza olarak nitelendirilemeyeceğine karar vermiştir.

3. Ölüm veya Bedensel Zarar

Montreal Konvansiyonu m.17 kapsamında taşıyıcının sorumluluğundan bahsedebilmek için yolcunun zarara uğraması gerekmektedir. Yolcunun zarara uğramadığı durumlarda tazminat talep hakkı da bulunmayacaktır. Taşıyıcının Montreal Konvansiyonu m.17/1 kapsamında sorumlu olabilmesi için bir başka şart ise kaza sonucunda yolcunun ölümü ya da bedensel yaralanma meydana gelmiş olması gerekmektedir.

¹²⁰ BOKAREVA, s. 179.

¹²¹ *Abramson, Appellant, v. Japan Airlines*, 739 F.2d 130 (3d Cir. 1984), <<https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/739/130/453996/>>, 1.4.2024.

Kaza sonucu yolcunun ölümü ya da bedensel yaralanmaya uğraması durumlarında taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin tazminat talebi ile açılan davalarda, zararın *lex fori* kuralları çerçevesinde tespiti yapılacaktır. Türk hukuk kurallarına göre ise bu TBK hükümleri olacaktır¹²².

Montreal Konvansiyonu m.17/1 hükümlerine göre, sadece manevi zarara uğrayan yolcunun kaza kavramı çerçevesinde değerlendirip değerlendirilmeyeceği tartışmalı bir konudur. Bu hususa dair açıklamalar “Manevi Tazminat” başlığı altında incelenecektir.

3.1 Yolcunun Ölümü

Taşıyıcı, hava yolu ile taşıma sözleşmelerinde yolcuyu varış yerine sağ ve eksiksiz bir biçimde götürmeyi yolcuya taahhüt etmektedir. Taşıyıcının bu borcu yerine getirme yükümlülüğü vardır¹²³.

Montreal Konvansiyonu’nda ölüm kavramının ne olduğundan veya tespitinin ne şekilde yapılacağından bahsedilmemektedir. Bu durumda yolcunun ölümü *lex fori*’ye göre tespit edilmesi gerekmektedir. Yolcunun ölümü sebebiyle açılacak tazminat davalarında bu tür davaların kimler tarafından açılabileceği ve söz konusu tazminatın niteliği Türk hukukunun haksız fiil kapsamı çerçevesinde değerlendirilecektir¹²⁴. Bu durumda TBK m.53 uyarınca; “*Ölüm hâlinde uğranılan zararlar özellikle şunlardır:*

1. *Cenaze giderleri.*
2. *Ölüm hemen gerçekleşmemişse tedavi giderleri ile çalışma gücünün azalmasından ya da yitirilmesinden doğan kayıplar.*
3. *Ölenin desteğinden yoksun kalan kişilerin bu sebeple uğradıkları kayıplar.”* Bahse konu olan zararlar mahkemeden talep edilebilir.

¹²² KIRMAN, s. 82.

¹²³ KAYA, s. 49.

¹²⁴ KAYA, s. 49.

Ölüm olgusunun tespiti yapılması kolay olmakla birlikte birtakım hallerde bu durumun tespitinde zorluklarla karşılaşılabilir.

Gaiplik ve ölüm karinesi hakimın hukukuna göre tespit edilmesi gerekir. MÖHUK¹²⁵ m.11; “*Gaiplik veya ölmüş sayılma kararı, hakkında karar verilecek kişinin millî hukukuna tâbidir. Millî hukukuna göre hakkında gaiplik veya ölmüş sayılma kararı verilemeyen kişinin mallarının Türkiye’de bulunması veya eşinin veya mirasçılardan birinin Türk vatandaşı olması hâlinde, Türk hukukuna göre gaiplik veya ölmüş sayılma kararı verilir.*” Bu durumda TMK m.31; “*Bir kimse, ölümüne kesin gözle bakılmayı gerektiren durumlar içinde kaybolursa, cesedi bulunamamış olsa bile gerçekten ölmüş sayılır.*”

3.2 Bedensel Yaralanma

Taşıyıcının sorumluluğu yolcunun bedensel yaralanmaya uğraması durumunda da karşımıza çıkmaktadır. Yukarıda yolcunun ölümünde bahsedildiğinin aksine bendensel yaralanmadan ne anlaşılması gerektiğine dair bir fikir birliği bulunmamaktadır.

Bununla birlikte bedensel yaralanma, tüm bedensel zararları da içine alınacak şekilde geniş yorumlanmalıdır¹²⁶. Bedensel yaralanmadan dışarıdan gelen herhangi bir fiziksel temas veya darbeye bağlı olarak insan vücudunda meydana gelen hasar anlaşılmaktadır¹²⁷. Doktrinde bir görüşe göre, bedensel yaralanma “*hafıza kaybı, kalp krizi, tansiyon düşmesi, bayılma, bulantı, kusma, bitkisel hayata girme, iç hastalıklar*” gibi durumların ortaya çıkmasıyla oluşur¹²⁸.

TBK m.54’e göre yolcunun taşıyıcıdan talep edileceği zararlar şunlardır; “*Bedensel zararlar özellikle şunlardır:*

1. *Tedavi giderleri.*
2. *Kazanç kaybı.*
3. *Çalışma gücünün azalmasından ya da yitirilmesinden doğan kayıplar.*

¹²⁵ Resmi Gazete T.12.12.2007, Sa. 5718.

¹²⁶ GÖLCÜKLÜ (Montreal Sözleşmesi), s. 93.

¹²⁷ BİRİNCİ UZUN (Taşıyıcının Sorumluluğu), s. 60.

¹²⁸ GÖLCÜKLÜ (Montreal Sözleşmesi), s. 94.

4. Ekonomik geleceğin sarsılmasından doğan kayıplar.”

4. İlliyet Bağı

Montreal Konvansiyonu m.17’de de belirtildiği üzere yolcunun ölümü ya da bedensel bir zarara uğramasının nedeni bir kaza sonucu meydana gelmesiyle taşıyıcının sorumluluğundan bahsetmek mümkündür. Başka bir deyişle kaza ile zarar arasında bir illiyet bağı olmazsa taşıyıcının sorumluluğu da doğmayacaktır¹²⁹.

Taşıyıcının hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında yolcuyu varış yerine sağ ve eksiksiz borcunun yerine getirememesi ile meydana gelen kazanın yolcunun ölümü ya da yolcunun yaralanması ile illiyet bağı olması gerekmektedir¹³⁰.

İlliyet bağıının ispat yükü yolcuya aittir. Bu durumda yolcu, yakınları ya da mirasçılarının meydana gelen kaza ile oluşan zararlar arasında bir illiyet bağıının bulunduğu ispat etmek durumundadır.

Nitekim, yabancı bir mahkeme kararı olan *Scherer v. Pan American Airways* davasında¹³¹, Christian Scherer, Tokyo'dan California'ya gerçekleştirdiği bir Pan American uçuşu sırasında, sürekli oturmasının tromboflebite yol açtığını ve bu durumun bedensel yaralanmaya sebep olduğunu iddia etmiştir. Ayrıca, California'dan New York'a yaptığı bir sonraki uçuşta bu yaralanmanın kötüleştiğini öne sürmüş, ancak uçakta herhangi bir çarpışma veya türbülans yaşanmadığını da ifade etmiştir. Davacı, kaza sonucu bedensel bir yaralanma meydana geldiğini iddia ederek tazminat talebiyle dava açmıştır. Ancak mahkeme, Varşova Sözleşmesi'nin 17. maddesi kapsamında bir tazminat talebinin kabul edilebilmesi için, davacının uçakta, uçağa binerken ya da uçaktan inerken bir kazanın meydana geldiğini ve bu kazanın bedensel yaralanmaya neden olduğunu kanıtlaması gerektiğini belirtmiştir. Bu olayda, yaşanan durumun hukuki anlamda ve kelimenin açık

¹²⁹ BOZKURT BOZABALI, s. 140.

¹³⁰ KAYA, s. 86.

¹³¹ *Scherer v. Pan American World Airways, Inc*, 54 A.D.2d 636 (N.Y. App. Div. 1976), <<https://casetext.com/case/scherer-v-pan-american-world-airways-inc>>, 1.4.2024.

tanımıyla bir “kaza” teşkil etmediği sonucuna varan mahkeme, illiyet bağının kanıtlanmaması nedeniyle davacının tazminat talebini reddetmiştir.

5. Kazanın Hava Aracında, İniş veya Biniş Sırasında Gerçekleşmiş Olması

Taşıyıcı, yolcunun taşıyıcının egemenliğinde bulunduğu süreç içindeki oluşabilecek zararlardan sorumlu tutulabilecektir. Taşıyıcı ve yolcu arasında kurulan hava yolu ile taşıma sözleşmesi kapsamında taşıyıcının talimatlarıyla hareket etmesi gereken süre içinde yolcunun uğrayabileceği zararlardan sorumlu olacaktır¹³².

Yolcunun hava aracında bulunması esnasında kazanın meydana gelip gelmediğinin tespiti güç değildir. Yolcu uçakta bulunduğu sırada zarara uğraması ile sonuçlanacak olayın meydana gelmesinde taşıyıcı sorumlu olacaktır. Taşıyıcı ve yolcu arasındaki hava yolu ile taşıma sözleşmesinin icra edilmesi adına yolcunun uçağa alınmasından sözleşmenin uygun ifasına kadarki süreç yolcunun uçakta olmasını ifade eder¹³³.

Bununla birlikte kazanın biniş veya iniş işlemleri sırasında meydana gelmesi tespit edilmesi gereken bir durumdur. Yolcunun uçağa binişinden anlaşılması gereken ise uçağa binmesi için yapılması gereken işlemlerin icrası için bulunması gereken yerde olmasıdır.

Doktrinde biniş işlemlerinden ne anlaşılması gerektiği dair görüşler bulunmaktadır. Doktrindeki ilk görüşe göre, yolcunun davranışlarının biniş işlemleri kapsamında olup olmadığına dair tespitler, yolcunun faaliyeti, yolcunun bulunduğu yer ve taşıyıcının egemenliğinde olup olmadığı değerlendirilmelidir¹³⁴.

Doktrindeki ikinci görüşe göre ise yolcunun biniş işlemleri “sözleşmenin ifasına hazırlık edilecek işlem” ilkesi çerçevesinde değerlendirilip tespit edilmesi gerekmektedir.

¹³² SÖZER, Bülent: “Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova/Lahey Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Y. 2001, C. XXI, Sa.1, s. 175 (1999 Montreal Sözleşmesi).

¹³³ SÖZER (1999 Montreal Sözleşmesi), s. 176.

¹³⁴ KIRMAN, s. 72; SÖZER, Bülent: “Hava Yolu İle Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucunda Doğan Zararlardan Taşıyıcının Sorumluluğu”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Y. 1978, C.9, Sa.3, s. 780.

Ayrıca yine taşıyıcının egemenliği unsurunun da göz önüne alınması gerektiğini savunmaktadırlar¹³⁵. Bu yöndeki yabancı mahkeme kararlarına değinmek isabetli olacaktır.

Day v. Trans World Airlines davasında¹³⁶ ise biniş işlemlerinden anlaşılması gereken ve yolcudan beklenen işlemler belirtilmiştir. Buna göre; biletin ibrazı, biniş kartlarının alınması, bagajların teslimi, koltuk numarasının alınması, pasaport ve gümrük kontrolünden geçilmesi, el bagajların ve yolcuların patlayıcı ya da silahların bulunup bulunmadığına ilişkin aranması, kapıdan uçağa geçmek üzere götürülecek olan otobüse geçilmesi, otobüsten ayrılıp uçağa binmesi şeklinde belirtilmiştir.

Ricotta v. Iberia davasında¹³⁷; 19 Eylül 1976 tarihinde davacı Josephine Ricotta, John F. Kennedy Uluslararası Havalimanı'ndan Malaga, İspanya'ya varmıştır. Davacı, kendisini havalimanı terminaline götürecektir olan bir otobüse binmesi gerektiği şeklinde görevlilerce yönlendirilmiştir. Davacı otobüse yerleştikten sonra, davacının arkadaşı uçağın içinde bir hırka unuttuğunu fark etmiştir. Arkadaşı hırkasını geri almak üzere otobüsten inmiştir. Davacı, arkadaşının dönmesini Iberia aracının kapısının yakınında beklerken, kısa bir süre sonra otobüs hızlanmaya başlamıştır. Dönüş yaparken davacı, otobüsten pist üzerine düşmüştür. Mahkemenin kararına göre, davacı her ne kadar uçaktan inse de ne terminal içinde güvenli bir noktaya ulaşmış ne de Iberia personelinin kontrolünden çıkmıştır. Olayın meydana geldiği bölge, havalimanının kamuya açık bir kısmı değildir. Uçak yolcuları, hava yolu personeli ve havalimanı yer personeli dışında bu alana girilmesi mümkün değildir. Ayrıca, kaza davacının uçağın merdivenlerinden inmesinin hemen ardından ve İspanyol göç ve gümrük kontrolünden geçmeden, bagajını bulmadan önce gerçekleşmişti. Davacının istediği gibi dolaşması mümkün olmamakla birlikte, Iberia personelinin kontrolü altında Iberia tarafından işletilen havaalanı otobüslerine binmek üzere yönlendirilmişti. Otobüsler uçağa yakın bir yerde bulunmasına rağmen terminal, uçaktan biraz uzakta bulunmaktaydı. Buna ek olarak, kaza tarihinde Iberia otobüs şoförü, Iberia şirket politikasına uygun olarak bir Iberia kaza raporu doldurmuştur. Bu olgular

¹³⁵ KIRMAN, s. 73.

¹³⁶ *Day v. Trans World Airlines, Inc.*, 393 F. Supp. 217 (S.D.N.Y. 1975), <<https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/393/217/1452594/>>, 1.4.2024.

¹³⁷ *Ricotta v. Iberia Lineas Aereas De Espana*, 482 F. Supp. 497 (E.D.N.Y. 1979), <<https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/482/497/2095565>>, 1.4.2024.

doğrultusunda mahkeme, davacının madde 17 uyarınca öngörüldüğü gibi yolcunun iniş halinde olduğunun tespiti yapmıştır.

Evangelinos v. Trans World Airlines davasında¹³⁸ New York'tan Atina'ya gitmek üzere olan bir uçağa biniş işlemleri sırasında bir terörist saldırısı gerçekleşmiştir. Yolcular, yukarıda bahsettiğimiz işlemlerden biniş kartını alma, bagajların teslimi ve pasaport kontrolü sonrasında uçağa binmek üzere yolcuların bir kısmının bir otobüse bindirilmesi esnasında terörist saldırısına uğranılmasında mahkeme taşıyıcının sorumluluğundan bahsetmiştir.

Yine başka bir mahkeme kararı *Dick v. American Airlines Inc* davasında¹³⁹; davacının 25 Şubat 2002 tarihinde Trinidad'dan Kanada'ya seyahat ederken yaşadığı bir yaralanmadan kaynaklanmaktadır. Davacı, yaşlı annesi ile birlikte seyahat ettiğinden annesi havaalanı terminalinde tekerlekli sandalyeye ihtiyaç duymuştur. Bu hizmeti sağlamak üzere, davacı ve annesiyle birlikte seyahat ederken taşıyıcı olan American Airlines, sırasıyla yolcularına tekerlekli sandalye hizmeti sağlamak için Worldwide Flight Services, Inc. ile sözleşme yapmıştır. Davacının seyahat planı, Miami International Airport'ta uçak değişikliği gerektirdiğinden davacı ve annesi, bir kapıdan diğerine ilerlemiş ve refakatçileri tarafından bölgedeki asansörün arızalı olduğu gerekçesiyle yürüyen merdiveni kullanmaları için yönlendirilmişlerdir. Yürüyen merdivende ilerlerken, davacının annesi geriye doğru düşerken davacıyı yaralamıştır. Mahkemeye göre ise biniş veya iniş ile kaza arasında sıkı bir bağ olma gerekliliği, üç aşamalı incelemede kritik bir faktördür. Mahkeme, şu unsurları göz önünde bulundurmalıdır: "(1) yolcunun yaralanma anındaki faaliyetleri, (2) yaralanma anındaki konumu ve (3) taşıyıcının kontrolünü ne ölçüde kullanmış olduğu. Davacının yaralanma anındaki faaliyeti, nispeten dar bir anlamda anlaşılmalıdır. Mahkeme yolcunun bir uçağa giriş veya çıkışının, söz konusu seyahati başlatma veya sonlandırma kavramı çerçevesinde daha geniş bir anlam olarak anlaşılması gerektiği" sonucuna varmıştır. Bu bağlamda, davacı ve annesinin terminal

¹³⁸ *Evangelinos v. Trans World Airlines, Inc.*, 396 F. Supp. 95 (W.D. Pa. 1975), <<https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/396/95/1873247/>>, 1.4.2024.

¹³⁹ *Dick v. American Airlines Inc*, 476 F. Supp. 2d 61 (D. Mass. 2007), <<https://casetext.com/case/dick-v-american-airlines>>, 1.4.2024.

içinde biniş kapısına doğru hareket etmesi, biniş işlemleri kapsamında değerlendirilmemiştir.

Cronin v. Delta Airlines davasında¹⁴⁰, davacının uçaktan indikten sonra bagajını almak üzere terminal noktasına giderken yürüyen merdivenlerden düşmesi sonucunda uğradığı zararı tazmin etmek adına mahkemeye başvurmuştur. Mahkemeye göre, davacının bagajını almak üzere terminale gitmesi ondan beklenen bir davranıştır. Bu durumda taşıyıcının sorumluluğu hala devam etmekte olduğundan taşıyıcının sorumluluğu kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir.

İniş işlemleri ise yolcu ve taşıyıcı arasında akdedilen hava yolu ile taşıma sözleşmesinden kaynaklanan borcun tam ve gereği gibi ifa edilmesine yol açan nihai eylemin değerlendirilmesi gerekmektedir. Buna göre, yolcunun taşıyıcının egemenliğinden çıkıp kendi iradesi ile hareket edebildiği durumlarda iniş işlemlerinin tamamlandığından söz etmek mümkündür¹⁴¹.

6. Tazminat Talepleri

1999 Montreal Konvansiyonu'ndan önce, tazminat limitleri genellikle düşük kalmış ve geliştirmekte olan bir endüstriyi desteklemeyi amaçlayan düşüncelerle uyumlu olmuştur¹⁴². Bununla birlikte, söz konusu Konvansiyon ile bu durum değişmiştir. Yolcunun Montreal Konvansiyonu m.17 uyarınca kaza sebebiyle uğradığı zararı ispatlaması gerekir.

6.1 Maddi Tazminat

Yolcu, Montreal Konvansiyonu m.17 çerçevesinde bir kaza meydana gelmesi sonucunda maddi zarara uğraması durumunda bunu talep etmek için mahkemeye başvurabilir.

¹⁴⁰ Cronin v. Delta Air Lines, Inc., 19 Ill. App. 3d 1073, 313 N.E.2d 245 (Ill. App. Ct. 1974), <<https://casetext.com/case/cronin-v-delta-air-lines-inc>>, 1.4.2024.

¹⁴¹ KIRMAN, s. 79.

¹⁴² BARTSCH, s. 29.

Fothergill v. Monarch Airlines Ltd. davasında¹⁴³ zararın tam anlamı olarak şu şekilde ifade edilmiştir; “Hem zarar hem de onun Fransızca karşılığı olan -dommage-kavramlarının söz konusu Konvansiyon’daki m.17 ve 19’da düzenlenen parasal kayıplara neden olan zararlarla sınırlı olduğundan bahsetmek mümkün olacaktır. Sadece zararı tazmin amaçlı hükümler verilebilecek ve caydırıcı tazminata (punitive damages) hükmedilemeyecektir. Ayrıca yolcunun, gecikmelerden kaynaklanan psikolojik veya duygusal olarak olumsuz etkilenmesinin bir dava nedeni oluşturması mümkün değildir. Benzer şekilde, bagajın taşınmasındaki gecikmelerden kaynaklanan ruhsal olarak etkilenmeler için tazminat talebinde bulunmak mümkün olmayacaktır.”

6.2 Ön Ödeme

Montreal Konvansiyonu’nun 28.maddesinde düzenlenen ön ödeme kavramı söz konusu Konvansiyon’nda getirilen bir yeniliktir. Zira Varşova Konvansiyonu’nda ön ödemeye ilişkin herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır.

Ön ödeme kavramına ilişkin ilk düzenleme Avrupa Parlamentosu’nun 2027/97 sayılı Tüzüğü’nde yapılmıştır. Avrupa Birliği’ne üye ülkeler ise söz konusu Tüzük’te belirtilen sınırlar içerisinde ön ödeme kavramının iç hukuklarında da düzenlenmesini kabul etmişlerdir. Bu şekilde Avrupa Birliği’ne üye devletler kapsamında ön ödeme kavramı yeknesaklaştırılmıştır. Bu durumun Montreal Konvansiyonu’nun da benzer bir yapı oluşturulmasında katkı sağladığından bahsetmek mümkündür¹⁴⁴.

Yolcunun ölümü veya bedensel yaralanması sonucunda oluşan zararlarda tazminat talebinde bulunan kişilere acil ihtiyaçları için birtakım ödemeler yapılması mümkündür. Bu ödemeler ön ödemeler denilmektedir. Ön ödeme yapılması taşıyıcının sorumlu olduğunu kabul ettiği sonucunu doğurmaz. Aynı zamanda taşıyıcının tazminat ödemesi sonucu ile karşı karşıya kalındığı hallerde bu ön ödemeler tazminat miktarından mahsup edilir¹⁴⁵.

¹⁴³ Fothergill v. Monarch Airlines Ltd., 3 WLR 209, <<https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff8ca60d03e7f57ecd7b4>>, 1.4.2024.

¹⁴⁴ KAYA, s. 92.

¹⁴⁵ CİĞER, s. 388.

Ön ödemenin amacı, yolcu ya da tazminat talep etme hakkına sahip kişinin acil ihtiyaçlarını karşılamada gecikilmesi nedeniyle bir zarar meydana gelmesi halindeki durumu tazmin etmek olarak gösterilebilir¹⁴⁶.

Ön ödeme kavramının hukuki niteliği, doktrinde geçici hukuki himaye tedbiri olarak değerlendirilmektedir¹⁴⁷. Geçici hukuki himaye tedbiri ise doktrinde “*karşı tarafın kötü niyetli davranışlarını önlemek, dava sonucunu güvence altına almak ve hak arama özgürlüğünün kullanılabilmesi (hayata geçirilmesi) için başvurulacak hukuki ve zorunlu bir çare; dava sonunda gerçekleşecek olan asıl (kesin) hukuki korumanın güvencesi*”¹⁴⁸ şeklinde tanımlanmıştır.

TBK m.76/1’de ise ön ödeme kavramına benzer şekilde geçici ödemeler düzenlenmiştir. Buna göre, “*Zarar gören, iddiasının haklılığını gösteren inandırıcı kanıtlar bulunduğu ve ekonomik durumu da gerektirdiği takdirde hâkim, istem üzerine davalının zarar görene geçici ödeme yapmasına karar verebilir.*”

Montreal Konvansiyonu m.28 kapsamında ön ödemelerin yapılabilmesi için birtakım şartlar öngörülmüştür. Montreal Konvansiyonu m.28 uygulanırken milli hukuk kuralları da göz önüne alınmalıdır. Bu durumda yukarıda bahsettiğimiz TBK m.76 hükümleri de uygulama alanı bulacaktır.

Bahsedilen şartlardan ilki, yolcunun hava taşıtında bulunduğu esnada gerçekleşen bir kaza neticesinde ölümü ya da bedensel yaralanmaya uğraması gerekmektedir. Bununla birlikte, Montreal Konvansiyonu m.28’de ifade edilen kaza kavramı “*aircraft accident*”; m.17’de ise sadece “*accident*” kavramı kullanıldığından bahsetmek mümkündür. Her ne kadar bahse konu iki maddede farklı kavramlar kullanılmış olsa da doktrinde, m.17 kapsamındaki her türlü kaza hallerinde m.28 çerçevesinde ön ödeme yapılabileceği kabul edilmiştir¹⁴⁹.

¹⁴⁶ ORBAY ORTAÇ, Nurdan: “Hava Yolu ile Taşımalarda Ön Ödeme Müessesesi”, Çankaya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2016, C.1, Sa.1, s. 88.

¹⁴⁷ ORBAY ORTAÇ, s. 89.

¹⁴⁸ ARSLAN, Ramazan: “Hukuk Muhakemeleri Kanunu’nun Geçici Hukuki Korumalar Konusunda Getirdiği Yenilikler”, Bankacılar Dergisi, Y. 2013, Sa. Özel Sayı, s. 7.

¹⁴⁹ ORBAY ORTAÇ, s. 91.

Montreal Konvansiyonu m.28 uyarınca ön ödeme yapılabilmesi için gerekli ikinci şart ise; zarara uğrayan kişinin ön ödeme talebinde bulunmasıdır. Bununla birlikte zarara uğrayan her kişinin ön ödeme talebinde bulunması da mümkün değildir. Yalnızca acil ekonomik ihtiyaçları olan kişiler bu yönde taleplerde bulunabilir.

Acil ekonomik ihtiyaçlara ilişkin Montreal Konvansiyonu'nda herhangi bir tanımlama yapılmamıştır. Bu bağlamda, yolcunun bedensel yaralanmaya uğraması sebebiyle tedavi masrafları ve yolcunun ölümü sonucundaki defin masrafları acil ekonomik ihtiyaçlar arasında sayılabilir¹⁵⁰.

Montreal Konvansiyonu m.28'e göre ön ödeme yapılabilmesi için gereken son şart ise; zarar gören kişinin bu iddiasını ispatıdır. Bu durumda yolcu kaza sebebiyle bedensel yaralanmaya uğraması sonucunda zarara uğradığını ya da tazminat talep etme hakkına sahip kişilerin kaza sonucu yolcunun ölümü sebebiyle zarara uğradıklarının ispatı gerekmektedir. Aynı zamanda söz konusu kişilerin zarar sonucunda acil ekonomik ihtiyaçları olduğu ve bu ihtiyaçların kendilerince giderilmesinin mümkün olmadığıın ispatı da gerekmektedir.

Ön ödemeye dair usule ilişkin hususlar iç hukuka göre çözümlenmelidir. Zira Montreal Konvansiyonu'nda bu konulara dair herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. TBK m.76'da; *“Zarar gören, iddiasının haklılığını gösteren inandırıcı kanıtlar sunduğu ve ekonomik durumu da gerektirdiği takdirde hâkim, istem üzerine davalının zarar görene geçici ödeme yapmasına karar verebilir. Davalının yaptığı geçici ödemeler, hükmedilen tazminata mahsup edilir; tazminata hükmedilmezse hâkim, davacının aldığı geçici ödemeleri, yasal faizi ile birlikte geri vermesine karar verir.”*

Ön ödeme kavramının ihtiyati tedbir niteliğinde olduğu kabul edildiğinde HMK hükümleri de devreye girecektir¹⁵¹. Bu durumda HMK m.390'da; *“İhtiyati tedbir, dava açılmadan önce, esas hakkında görevli ve yetkili olan mahkemeden; dava açıldıktan sonra ise ancak asıl davanın görüldüğü mahkemeden talep edilir. Talep edenin haklarının derhâl*

¹⁵⁰ ORBAY ORTAÇ, s. 91.

¹⁵¹ ORBAY ORTAÇ, s. 93.

korunmasında zorunluluk bulunan hâllerde, hâkim karşı tarafı dinlemeden de tedbire karar verebilir. Tedbir talep eden taraf, dilekçesinde dayandığı ihtiyati tedbir sebebini ve türünü açıkça belirtmek ve davanın esası yönünden kendisinin haklılığını yaklaşık olarak ispat etmek zorundadır.”

Ön ödemenin miktarı da; Montreal Konvansiyonu’nda belirtilmemiştir. TBK ve HMK hükümlerince de ön ödemenin miktarına dair herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu durumda her somut olaya göre hakim ön ödemenin miktarını tespit etmesi gerekir¹⁵².

6.3 Manevi Tazminat

Montreal Konvansiyonu’na göre yolcunun manevi tazminat talep edip edemeyeceği doktrinde tartışmalıdır. Yolcunun bedensel yaralanma ile birlikte manevi zarara uğraması ya da sadece kişilik haklarının ihlale uğraması durumunda bu zararların nasıl tazmin edileceğinin incelenmesi gerekmektedir.

Montreal Konvansiyonu m.29 uyarınca; Konvansiyon hükümleri çerçevesinde açılan davalarda, sadece maddi tazminata hüküm verilebileceğini ve manevi tazminat ile ilgili talepler hakkında karar verilemeyeceği belirtilmiştir¹⁵³.

Doktrindeki bir görüşe göre, Montreal Konvansiyonu’nun hükümleri yorumlanırken lafza bağlı kalınması gerekir ve manevi zararın söz konusu Konvansiyon’da düzenlenmediği kabul edilmelidir. Manevi tazminata ilişkin taleplerin ise mahkemece kanunlar ihtilafı hukuku çerçevesinde yetkili hukukun tespitine göre değerlendirilmesi gerektiği kabul edilmektedir¹⁵⁴.

¹⁵² ORBAY ORTAÇ, s. 94.

¹⁵³ SÖZER (1999 Montreal Sözleşmesi), s. 169.

¹⁵⁴ GÜMÜŞLÜ TUÇAĞIL (Kaza), s. 183.

Bununla ilgili yabancı mahkeme kararlarına değinmek isabetli olacaktır. Buna göre, *Eastern Airlines, Inc v. Floyd* davasında¹⁵⁵; 5 Mayıs 1983 tarihinde bir Eastern Airlines uçuşu Miami'den Bahamalar'a doğru hareket etmiştir. Kalkıştan kısa bir süre sonra, uçağın üç jet motorundan biri yağ basıncını kaybetmiştir. Uçuş ekibi arızalı olan motoru kapatmış ve uçağı Miami'ye dönmek üzere geri çevirmiştir. Kısa bir süre sonra, ikinci ve üçüncü motorlar da yağ basıncı kaybından dolayı arızalanmıştır. Uçak hızla irtifayı kaybetmeye başlamış ve yolculara uçağın Atlantik Okyanusu'na düşeceği bilgisi verilmiştir. Bununla birlikte, bir süre boyunca alçalan uçak, mürettebatın bir motoru tekrar çalışmasının sağlayarak uçağı güvenli bir şekilde Miami Uluslararası Havalimanı'na indirmiştir. Davacılar manevi zararın talebi için dava açtıklarında; Mahkeme, hava taşıyıcısının, kaza nedeniyle yolcunun ölümüne, fiziksel yaralanmasına veya fiziksel bir yaralanma belirtisine yol açmadığı durumlarda, Montreal Konvansiyonu'nun 17. maddesi uyarınca sorumlu tutulamayacağına hükmetmiştir.

Abnett (Known as Sykes) v. British Airways Plc Sidhu and Others v. Same davasında¹⁵⁶, manevi zararlara ilişkin durum şu şekilde belirtilmiştir; “Hiçbir hukuk sisteminde, herhangi bir durumda kişilere bütün zarar ve kayıplarını telafi etmek adına tazminat sistemi bulunmaz. Ancak, söz konusu zarar bir tarafın yükümlülüğü ihlal etmesiyle oluştu ise; bu duruma tazminat olarak bir çözüm bulunması gerekmektedir.”

Morris v KLM davasında¹⁵⁷ 6 Eylül 1998 tarihinde, 15 yaşındaki Kelly Morris, Kuala Lumpur'dan Amsterdam'a yapılan uçuş sırasında bir yolcu tarafından taciz edilmesi sonucu manevi zarara uğradığını ve klinik depresyon yaşadığını, ancak herhangi bir bedensel yaralanma olmadığını belirterek mahkemeye başvurmuştur. Mahkemece, Montreal Konvansiyonu'nun 17. maddesi çerçevesinde bedensel yaralanma meydana gelmediği gerekçesiyle, davacının talebi reddedilmiştir.

¹⁵⁵ *Eastern Airlines, Inc. v. Floyd*, 499 U.S. 530 (1991), <<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/499/530/>>, 1.4.2024.

¹⁵⁶ *Abnett (Known as Sykes) v. British Airways Plc Sidhu and Others v. Same*, <<https://publications.parliament.uk/pa/ld199697/ldjudgmt/jd961214/abnett01.html>>, 1.4.2024.

¹⁵⁷ *KLM Royal Dutch Airlines v Morris*, <<https://www.casemine.com/judgement/uk/5a8ff71460d03e7f57ea7373>>, 1.4.2024.

ABD’de mahkemelerinde verilen bir başka karar *El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tsui Yuan Tseng* davasında¹⁵⁸ New York'tan Tel Aviv’e giden bir El Al Israel Airlines uçağına binmeden önce El Al tarafından güvenlik aramasına tabi tutulan Tseng, kişilik haklarının ihlali nedeniyle üzüntü yaşadığını belirterek, El Al’a New York eyalet mahkemesinde manevi zararlarının tazmini için dava açmıştır. Tseng, aralarında saldırı ve haksız hapis gibi birçok iddia bulunsa da, herhangi bir bedensel yaralanma iddiasında bulunmamış ve kişisel yaralanma talebinde bulunmuştur. Mahkemenin görüşüne göre, Montreal Konvansiyonu’nun 17. maddesi kapsamında bir "kaza" yaşanmamıştır. Mahkeme, sözleşme yapıcılarının, "rutin işletme prosedürleri"ne bireylerin kişisel tepkilerine karşı neredeyse mutlak bir sorumluluk yüklemeyi amaçlamadığını düşündüğünden manevi tazminat talebini reddetmiştir. Aynı zamanda, bu rutin işlemlerin rahatsız edici ve utanç verici olabileceğini, ancak bunların hava yolu güvenliği için yolcuların ödemesi gereken bir bedel olduğunu belirtmiştir.

Howe v. Cityflyer Express Limited davasında¹⁵⁹, davacı, bir uçağın yolcusu olarak bulunduğu uçaktaki motorlardan birinin alev alması sonucu şok ve travma sonrası stres bozukluğu geçirdiğini iddia ederek mahkemeye başvurmuştur. Mahkemece, Varşova Konvansiyonu'nun metni incelendiğinde, "ruhsal şok" için tazminat verilmesi gerektiğine dair bir irade bulunsaydı, bedensel yaralanma yerine "kişisel yaralanma" teriminin kullanılacağı belirtmiştir. Mahkeme, davacının kişisel bir yaralanma geçirdiğini kabul etmesine rağmen, bunun psikolojik bir yaralanma olduğuna ve bu nedenle Varşova Sözleşmesi'nin 17. maddesi uyarınca tazminat talep edemeyeceğine karar vermiştir.

*Burnett v. Trans World Airlines, Inc.*¹⁶⁰, *Rosman v. Trans World Airlines, Inc.*¹⁶¹ ve *Herman v. Trans World Airlines, Inc.*¹⁶² gibi davalarda mahkeme, kural olarak sadece manevi tazminata hüküm verilemeyeceğini belirtmiştir. Manevi tazminat ancak yolcunun

¹⁵⁸ *El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tsui Yuan Tseng*, 525 U.S. 155 (1999), <<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/525/155/>>, 1.4.2024.

¹⁵⁹ *Howe v. Cityflyer Express Limited*, <<https://www.dilloneustace.com/uploads/files/Bodily-Injury-and-the-Montreal-Convention.pdf>>, 1.4.2024.

¹⁶⁰ *Burnett v. Trans World Airlines, Inc.*, 368 F. Supp. 1152 (D.N.M. 1973), <https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/368/1152/1802493/>, 24.11.2024.

¹⁶¹ *Rosman v. Trans World Airlines, Inc.*, <<https://casetext.com/case/rosman-v-trans-world-airlines-inc-1>>, 24.11.2024.

¹⁶² *Herman v. Trans World Airlines*, <<https://casetext.com/case/herman-v-trans-world-airlines>>, 24.11.2024.

ölümü ya da bedensel yaralanmaya uğraması sonucunda oluşan elem, keder, üzüntü sebebiyle talep edilebilecektir¹⁶³.

Görüldüğü üzere incelenen mahkeme kararlarında sadece manevi zararın tazmini için açılan davalarda mahkeme, bedensel yaralanma olmaması durumunda bu yöndeki talepleri reddetmektedir. Bununla birlikte duygusal sıkıntıların bedensel bir hastalığa yol açması durumunda bu taleplerin değerlendirilmesi mümkündür¹⁶⁴.

Sadece manevi zararın oluştuğu durumlarda Montreal Konvansiyonu'na göre manevi tazminata hükmedilmesine uygulamada çok fazla rastlanmamaktadır. Bununla birlikte, *Daddon v. Air France*¹⁶⁵ ve *Cie Air France v. Teichner*¹⁶⁶ gibi davalarda sadece manevi zararın tazmin edildiğini mahkeme kararları da mevcuttur¹⁶⁷.

Sonuç olarak, manevi tazminata hükmedilmesi durumdan duruma değişmektedir. Örneğin, *Rosman v. Trans World Airlines* davasında, yalnızca bedensel yaralanmanın doğrudan sonucu olan manevi zararlar için manevi tazminat ödenmiştir. Öte yandan, *Husserl v. Swissair* davasında, mahkeme, ortaya çıkan manevi zararların bedensel yaralanmadan kaynaklanıp kaynaklanmadığına bakılmaksızın manevi tazminata hükmetmiştir¹⁶⁸.

6.3.1 Travma Sonrası Stres Bozukluğu (*Post-traumatic stress disorder-PTSD*)

Travma sonrası stres bozukluğu olaylarında bu durumun bedensel yaralanma olarak değerlendirilip değerlendirilmeyeceği tartışmalı bir husustur. Bununla birlikte bazı yargı kararlarında bu durum, bedensel yaralanma olarak değerlendirilmiştir.

¹⁶³ SÖZER (Manevi Tazminat), s. 75

¹⁶⁴ GÖLCÜKLÜ (Montreal Sözleşmesi), s. 119.

¹⁶⁵ Daddon v. Air France, <<https://publications.parliament.uk/pa/ld200102/ldjudgmt/jd020228/king-5.htm>>, 24.11.2024.

¹⁶⁶ Cie Air France v. Teichner, <<https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1993&context=jalc>>, 24.11.2024.

¹⁶⁷ SÖZER (Manevi Tazminat), s. 76.

¹⁶⁸ BARTSCH, s. 137.

King v. Bristow Helicopters davasında¹⁶⁹ kötü hava koşullarında Kuzey Denizi'ndeki bir yüzen platformdan kalkan bir helikopterde yolcu olan King'in uçuşu sırasında, helikopterin iki motoru da arızalanmış ve yolcular tahliye edilmiştir. Bununla birlikte yolcu King'de travma sonrası stres bozukluğu gelişmiştir. Bu durum, peptik ülser hastalığının başlangıcına yol açmıştır. Mahkemeye göre, şok, kaygı, korku, sıkıntı, üzüntü veya yalnızca duygusal bozukluklar, Montreal Konvansiyonu'nun 17. maddesinin kapsamına girmemektedir. Ancak, yolcu, şikayet edilen durumun olumsuz bir fiziksel belirtiyeye neden olduğunu (örneğin, Bay King'in durumundaki gibi) veya psikolojik durumun kazadan kaynaklanan beyin yapısındaki fiziksel değişikliklerin doğrudan bir ifadesi olduğunu nitelikli uzman kanıtlarıyla gösterebilirse, Sözleşme kapsamında tazminat talep edebilir.

Nitekim *Weaver v. Delta Airlines* davasında¹⁷⁰ bu durum değerlendirilmiştir. Varşova Sözleşmesi kapsamında görülen bu davada, Weaver, 7 Kasım 1996'da Londra'dan Billings'e yapılan bir uçuşta yaşadığı yaralanmalar için tazminat talep etmiştir. Söz konusu uçuşta mekanik sorunlar nedeniyle acil bir iniş yapmak zorunda kalınmıştır. Acil iniş sırasında Weaver, büyük bir korku ve endişe yaşamış ve bu korku ve endişenin fiziksel belirtilerini hissetmiştir. Daha sonra Weaver, uçuş deneyimlerine bağlı duygusal ve fiziksel sorunlar için tıbbi tedavi arayışı sürecinde travma sonrası stres bozukluğu teşhisi konmuş ve tedavi görmeye başlamıştır. Delta, Varşova Sözleşmesi'nin 17.maddesinin bu tür bir yaralanma için tazminat talebini engellediğini iddia etmiş ve sadece bedensel yaralanmalar için sorumlu olabileceğini belirtmiştir. Buna karşılık, Weaver, fiziksel yaralanma ve yaralanmanın fiziksel belirtileri yaşadığını iddia etmiştir. Bu nedenle, Varşova Sözleşmesi'nin sadece psikolojik yaralanmalar için tazminat talebini yasaklayan hükmünün bu duruma uygulanamayacağını öne sürmüştür. Weaver, son yıllarda tıbbi bilimin aşırı stresin gerçek fiziksel beyin hasarına neden olduğunu, yani beynin bazı bölgelerinin fiziksel yıkıma uğradığını belirtmiştir. Weaver, bunu desteklemek için bilimsel dergilerden ve uzman raporlarından çeşitli makaleler de sunmuştur. Mahkeme de travma sonrası stres

¹⁶⁹ King (AP) (Respondent) v Bristow Helicopters Ltd. (Appellants) (Scotland) In Re M (A Child By Her Litigation Friend CM) (FC) (Appellant), <<https://publications.parliament.uk/pa/ld200102/ldjudgmt/jd020228/king-1.htm>>, 1.4.2024.

¹⁷⁰ Weaver v. Delta AirlinesInc., 56 F. Supp. 2d 1190 (D. Mont. 1999), <<https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp2/56/1190/2449343/>>, 1.4.2024.

bozukluğunun bedensel yaralanma kapsamında değerlendirilebileceğine ve bu zararın tazmin edilmesi gerektiğine karar vermiştir.

6.3.2 Türk Hukuku Çerçevesinde Ölüm ve Bedensel Yaralanma

Montreal Konvansiyonu'nda belirtilmemiş hususların Türk mahkemesi tarafından *lex fori* ile tamamlanması gerekmektedir¹⁷¹. Zarar kavramı Türk Hukuku'nda birçok yerde düzenlenmiştir.

Anayasa m.17/1 uyarınca; “Herkes, yaşama, maddi ve manevi varlığını koruma ve geliştirme hakkına sahiptir. Tıbbi zorunluluklar ve kanunda yazılı haller dışında, kişinin vücut bütünlüğüne dokunulamaz; rızası olmadan bilimsel ve tıbbi deneylere tabi tutulamaz.”

TMK m.23/1'e göre, “Kimse, hak ve fiil ehliyetlerinden kısmen de olsa vazgeçemez.” Yine aynı kanunun 25.maddesi uyarınca; “Manevî tazminat istemi, karşı tarafça kabul edilmiş olmadıkça devredilemez; miras bırakan tarafından ileri sürülmüş olmadıkça mirasçılara geçmez.”

TBK m.56'ya göre; “Hâkim, bir kimsenin bedensel bütünlüğünün zedelenmesi durumunda, olayın özelliklerini göz önünde tutarak, zarar görene uygun bir miktar paranın manevi tazminat olarak ödenmesine karar verebilir. Ağır bedensel zarar veya ölüm hâlinde, zarar görenin veya ölenin yakınlarına da manevi tazminat olarak uygun bir miktar paranın ödenmesine karar verilebilir.”

TBK m.58/1 uyarınca; “Kişilik hakkının zedelenmesinden zarar gören, uğradığı manevi zarara karşılık manevi tazminat adı altında bir miktar para ödenmesini isteyebilir.”Kişilik haklarından anlaşılması gereken bir Yargıtay kararında¹⁷²; “Hayat, vücut bütünlüğü, sağlık, özgürlük, isim, resim, şeref, haysiyet, ticari itibar gibi değerler;

¹⁷¹ ÇELİKEL, Aysel/ ERDEM, B.Bahadır: Milletlerarası Özel Hukuk, İstanbul 2023, s. 85-88.

¹⁷² Yargıtay 3.Hukuk Dairesi, E. 2013 / 20270, K. 2014 / 1180, T. 29.01.2014, <<https://www.hukukturk.com/yargitay-kararlari>>, 1.4.2024.

kişilik değerlerini oluşturur. Bu değerlere saldırı, objektif eksilmeyi ifade eder. Manevi zararın tazmin edilebilmesi için objektif unsur yanında bir de sübjektif unsurun gerçekleşmesi gerekir. Sübjektif unsur ise, zarar görenin söz konusu ihlal sonucu kişiliğinde, manevi varlığında objektif olarak meydana gelen bu eksilmeyi yaşamaması, duymaması, onu hissetmesi, bunun sonunda da acı, elem, ızdırap duymasıdır. Sübjektif unsur yoksa manevi zarar da yoktur.”

Yargıtay fazladan satış yani *overbooking* hallerini içeren bir kararında¹⁷³ ise; “*Hava yolu şirketlerinin maliyeti azaltmak ve kâr elde edebilmek amacı ile istatistik yardımı ile yaptıkları hesaplamalar ışığında, bilet alıp uçağa binmeyen yolcuların oranı dikkate alınmak suretiyle fazladan bilet satışı yaptıkları, bu doğrultuda zaman zaman fazladan satılan biletler nedeniyle bazı yolcu ya da yolcuların uçakta yer kalmaması sebebiyle uçağa alınmadıkları bilinen bir olgudur. Uygulamada -overbooking- adı verilen fazladan satış nedeniyle, uçağa alınmayan bazı yolcuların mağduriyeti gündeme gelebilmekte, bu mağduriyet manevi zarar boyutuna ulaşabilmekte ve bunun sonucunda manevi tazminata hükmedilmesi gündeme gelebilmektedir”*

Haksız fiil veya sebepsiz zenginleşmeden doğan talepler Montreal Konvansiyonu’nun kapsamına girmeyecektir.

TBK m.114/2 çerçevesinde ise “*Haksız fiil sorumluluğuna ilişkin hükümler; kıyas yoluyla sözleşmeye aykırılık hâllerine de uygulanır.*” Bu durumda Montreal Sözleşmesi kapsamındaki sorumluluk akdi sorumluluk olduğundan TBK m.56’daki şartların gerçekleşmesi gerekmektedir. Bu şartlar; kişinin hakkı sözleşmeye aykırı bir şekilde ihlal edilmesi, sözleşme aykırılıktan kaynaklanan bir manevi tazminat doğması, sözleşmenin ihlali ve manevi zarar arasında uygun bir illiyet bağının mevcudiyeti, borçlunun borcunu hiç veya gereği gibi ifa etmemesi gerekir¹⁷⁴.

¹⁷³ Yargıtay 11.Hukuk Dairesi, E. 2018 / 4239, K. 2019/5756, T. 24.09.2019, <<https://www.hukukturk.com/yargitay-kararlari>>, 1.4.2024.

¹⁷⁴ GÖLCÜKLÜ (Montreal Sözleşmesi), s. 125.

Montreal Konvansiyonu'ndaki sözleşmeye aykırılık halleri yolcunun kaza sebebiyle ölümü ya da bedensel yaralanmaya maruz kalması ve yolcunun gecikmesi halleridir. Doktrinde Montreal Konvansiyonu çerçevesinde taşıyıcının ölüm ve bedensel yaralanmalardan kaynaklı ortaya çıkan manevi zararalardan sorumlu olacağı şeklinde görüşler mevcuttur¹⁷⁵.

Bir Yargıtay kararında¹⁷⁶, Prag'a uçuş yaparken hava yolunun yolcuların bagajlarını kaybetmesi davasında; *“Günümüz koşulları kişilik haklarına saldırı ve bu hakların zedelenmesi kavramının çok yönlü düşünülmesi gereğini ortaya koymaktadır. Zira iletişim, ulaşım, teknoloji alanındaki gelişmeler ve günlük yaşamdaki öncelikler kişilik haklarını daha da önemli hale getirmiş, bir bakıma koruma kalkanını da oldukça daraltmıştır. Buna bağlı olarak kişilik haklarının korunması da giderek daha fazla önem kazanmaya başlamıştır. Manevi tazminatın sınırlarının daha genişletilmesi yönündeki hukuksal yaklaşımların da bunun sonucu olarak ortaya çıktığı görülmektedir. Bu açıklamalar ışığında somut olay ele alındığında, davacıların gezi boyunca giymeyi planladıkları giysi ve kullanmayı planladıkları eşyaların kaybindan davalının sorumlu olduğu, mahkeme huzurundaki açık kabulü ile de bellidir. Manevi tazminatın unsurları açısından bakıldığında ise, davacıların dinlenme, gezi, kültürel etkinlik amacıyla gidilen yabancı bir ülkede daha ilk günden üzerlerindeki giysilerle kalmalarının onları ne denli moral çöküntüsüne uğratacağında kuşku bulunmamalıdır. Dahası geziden amaçladıkları faaliyetlere bakıldığında opera, bale gibi gösterilerin özel kıyafetler gerektirdiği de düşünüldüğünde bu çöküntünün giderek elem ve ızdıraba dönüşmesi hayatın olağan akışına uygundur. Bu bakımdan davacıların zararı mal varlığına ilişkin zarar olmaktan çıkmış, artık kişisel yararların haleldar olması olarak kendisini göstermiştir.”* gerekçeleriyle manevi tazminata hükmedilmiştir.

¹⁷⁵ KIRMAN, s.86; BİRİNCİ UZUN (Taşıyıcının Sorumluluğu), s.80; BOZKURT BOZABALI, s. 158.

¹⁷⁶ Yargıtay Hukuk Genel Kurulu E.2001/11-1161, K. 2001/1152, T: 12.12.2001, <<https://lib.kazanci.com.tr/kho3/ibb/anaindex.html>>, 1.4.2024.

7. Taşıyıcının Gecikmeden Sorumluluğu

Montreal Konvansiyonu çerçevesinde, taşıyıcının gecikmeden ötürü sorumluluğunun doğması için birtakım koşulların sağlanması gerekmektedir. Bu koşullar; varış yerine kararlaştırılan zamanda ulaşılamaması, söz konusu gecikme sebebiyle yolcunun zarara uğraması, gecikme ve zarar arasında uygun illiyet bağının olması durumlarının bulunmasıdır.

Montreal Konvansiyonu ya da Varşova Konvansiyonu'nda gecikme kavramına dair herhangi bir tanım bulunmamaktadır. Gecikme kavramı doktrinde borcun zamanında ifa edilmemiş olması şeklinde tanımlanmaktadır¹⁷⁷. Bu durumda taşıyıcının yolcuyu varış yerine zamanında ulaştıramaması gecikme kavramından bahsetmek mümkündür. Bir başka deyişle gecikme, taşıyıcının borcunun ifası için kararlaştırılan zamanda ifa etmeye başlamaması veya kararlaştırılan varış zamanından yolcuyu varış yerine ulaştıramamasıdır¹⁷⁸. Görüldüğü üzere gecikmeden bahsetmek için bu iki durumun ortaya çıkması gerekmektedir.

Varış yerine kararlaştırılan zamanda ulaşılamaması halindeki gecikmede taşıyıcının kötü ifası karşımıza çıkmaktadır. Zira hava yolu ile taşıma sözleşmesinde taşıyıcı borcunu zamanında ve gerektiği gibi ifa etme yükümlülüğü altındadır. Taşıyıcının yolcuyu varış yerine kararlaştırılan zamanda ulaştıramaması da bu yükümlülüğün gereği gibi ifa edilmediği durumdur¹⁷⁹.

7.1 Varış Yerinde Gecikmenin Ortaya Çıkması

Yukarıda da bahsedildiği üzere varış yerine kararlaştırılan zamanda ulaşılmaması halinde ise; taşıyıcı borcunu gereği gibi ifa edemez. Taşıyıcı bu durumda borcuna aykırı hareket ederek kötü ifaya sebep olur. Montreal Konvansiyonu m.19 kapsamında taşıyıcı gecikmeden sorumlu olmaktadır. Aynı zamanda TSHK m.122 hükmünde "*Taşıyıcı, hava*

¹⁷⁷ GÖLCÜKLÜ (Montreal Sözleşmesi), s. 182.

¹⁷⁸ ÇOBAN, s. 75-76.

¹⁷⁹ ÇOBAN, s. 76.

yolu ile yolcu, bagaj veya yükün taşınmasındaki gecikmeden doğan zarardan sorumludur.” şeklinde de bir düzenleme bulunmaktadır.

Taşıyıcının hangi süre bakımından gecikmeden sorumlu olacağının tespiti gerekmektedir. Doktrindeki ilk görüşe göre, bu süre yolcunun havada geçirdiği süre şeklinde kabul edilmektedir¹⁸⁰. Bu durumda gecikme, yolcu hava aracında bulunduğu esnada hava aracının kalkış yerinden ayrılması ve varış yerine ulaştığı an arasındaki süredir¹⁸¹.

Doktrindeki ikinci görüşe göre ise; taşıyıcının yolcunun ölümü veya bedensel yaralanmaya uğramasından kaynaklanan sorumluluğunda, taşıyıcının egemenliği altında olunan süre esas alınmalıdır¹⁸².

Doktrindeki üçüncü görüşe göre, her halükarda varış noktasına ulaşılamaması halinde gecikmeden bahsetmek mümkündür¹⁸³. Bu görüşü savunanlar, taşıyıcının yolcuyu kararlaştırılan zamanda varış zamanında ulaştıramamasında gecikmenin söz konusu olacağını belirtmektedirler.

7.2 Yolcunun Zarara Uğraması

Taşıyıcının, Montreal Konvansiyonu m.19 kapsamında sorumlu olabilmesi için gecikmenin sonucunda yolcunun bir zarara uğraması gerekmektedir. Üçüncü kişi yararına yapılan hava yolu ile taşıma sözleşmelerinde gecikme halinde, üçüncü kişi yararına işlem yapan kişi bakımından da tazminat talepleri yerinde olacaktır¹⁸⁴. Bu durumda yolcunun maddi tazminat talep etmesi mümkündür¹⁸⁵.

¹⁸⁰ BİRİNCİ UZUN (Taşıyıcının Sorumluluğu), s. 104; SÖZER, Bülent: “Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Y. 1984, C.12, Sa.4, s. 43.

¹⁸¹ ÇOBAN, s. 80.

¹⁸² KIRMAN, s. 96; ÜLGEN, s. 183; ÇOBAN, s. 81.

¹⁸³ GENÇTÜRK, Muharrem: Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Genel Kavramlar-Gecikmeden Doğan Sorumluluk), İstanbul 2006, s. 133.

¹⁸⁴ ÇOBAN, s. 84.

¹⁸⁵ ÇELİKTAŞ, İlyas: “Hava Yolu ile Seyahat Eden Yolcuların Manevi Tazminat Talebinde Bulunurken Dikkat Etmesi Gereken Hususlar (Yargıtay Kararları Işığında)”, Terazi Hukuk Dergisi, Y. 2020, C. 15, Sa.168, s.1608.

Manevi tazminatın istemi konusu doktrinde tartışmalıdır. Bu duruma ilişkin tartışmalar “Manevi Tazminat” adlı başlıkta yer almaktadır.

Hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinde gecikme durumunda taşıyıcının kötü ifaya mahal verdiğiinden bahsetmiştik. Bu durumda taşıyıcının sözleşmesel sorumluluğu devreye girecektir. Türk Hukuku’na göre ise TBK m.114/2 uyarınca; “*Haksız fiil sorumluluğuna ilişkin hükümler, kıyas yoluyla sözleşmeye aykırılık hâllerine de uygulanır.*”

7.3 Uygun İlliyet Bağı

Montreal Konvansiyonu hükümlerince taşıyıcının gecikmeden sorumlu olabilmesi için taşıma ediminin gereği gibi ifa edilmemesi ve yolcunun uğradığı zararlar arasında uygun illiyet bağının mevcut olması gerekmektedir. Taşıyıcının gecikmeden sorumluluğunun niteliği, kural olarak kusur sorumluluğudur.

7.4 Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması

Taşıyıcı, gecikmeden doğan sorumluluğundan kurtulması mümkündür. Taşıyıcı Montreal Konvansiyonu m.19 çerçevesinde gecikmeden sorumlulukta alınması gereken tüm tedbirlerin alındığını veya söz konusu tedbirlerin alınmasının mümkün olmadığını ispatlamak suretiyle sorumluluktan kurtulabilir. Bununla birlikte doktrindeki bir görüşe göre maddedeki lafızdan anlaşılması gereken taşıyıcının zararın meydana gelmemesi için değil gecikmenin meydana gelmemesi için gereken önlemlerin alınmış olduğunu ispat etmesi gerekmektedir¹⁸⁶.

Doktrindeki bir başka görüşe göre de; “*fazla rezervasyon nedeni ile sonraki uçak için bekletilme, teknik arıza nedeni ile uçağa geç binme, uçağın gecikmesi, hava aracı ipoteği nedeniyle aracın seferden men edilmesi, havada aşırı rötör, bağlantılı uçuşu kaçırma, kalkış öncesi aksaklıklar*” gecikme hali sayılabilir¹⁸⁷.

¹⁸⁶ SÖZER (1999 Montreal Sözleşmesi), s. 171.

¹⁸⁷ GÖLCÜKLÜ (Montreal Sözleşmesi), s. 183.

Taşıyıcının gecikmeden sorumluluğun kural olarak kusur sorumluluğu olduğundan bahsetmiştik. Bunun nedeni ise taşıyıcıyı korumanın gerektiğinin düşünülmesidir. Zira uçuş güvenliğini tehlikeye sokma ihtimali olan teknik durumlar veya olumsuz hava şartları karşısında taşıyıcıya ağır bir sorumluluk yüklenmesi engellenmek istenmiştir¹⁸⁸.

7.5 Gecikmeden Doğan Davalarda Dava Sebebi

Montreal Konvansiyonu'nun tek başına bir dava sebebi oluşturup oluşturmayacağı doktrinde tartışmalı bir konudur. Doktrindeki ilk görüşe göre, Montreal Konvansiyonu uygulanırken davacının genel hükümler kapsamında taleplerini ileri sürmesi gerekmektedir¹⁸⁹.

Doktrindeki ikinci görüşe göre ise; Montreal Konvansiyonu kendi başına bir dava sebebi oluşturmaktadır¹⁹⁰. Bu görüşü savunanlara göre, dava açılırken herhangi bir hukuki sebebe dayanılması gerekmemektedir. Montreal Konvansiyonu hükümlerine dayanılarak bir dava açılması mümkündür.

“Taşıyıcının gecikmeden sorumlu olabilmesi için birtakım şartların gerçekleşmesi gerekir. Bunlar zarar, uygun illiyet bağı olmasıdır. Taşıyıcının gecikmesinden ötürü yolcunun zarara uğramış olması gerekmektedir. Bu zararın niteliği doktrindeki görüşe göre, ifanın beklendiği gibi gerçekleşmemesinden doğan müspet zararlardır¹⁹¹. Yolcu uygun illiyet bağını ispat etmekle yükümlüdür. Hava yolu ile gerçekleştirilen bir seyahat sırasında gecikme meydana geldiği, aktarmalar sırasında hava yolu taşıma şirketi çalışanlarının ilgisiz davrandığı ve gerekli tedbirlerin alınmaması nedeniyle yabancı ülkede bulunan ve yabancı dil bilmeyen yolcunun ve ailesinin yaşadığı büyük zorluklar nedeniyle açılan manevi tazminat davasında yerel mahkeme, davacının kişilik haklarının herhangi bir şekilde ihlal edilmediği gerekçesiyle davanın reddine karar vermiştir. Ancak yerel mahkeme tarafından verilen bu karar, Yargıtay tarafından bozulmuştur. Yerel mahkeme ise önceki kararında direnmiştir. Yargıtay Hukuk Genel Kurulu ise dava konusu

¹⁸⁸ SÖZER (1999 Montreal Sözleşmesi), s. 172.

¹⁸⁹ SÖZER (1999 Montreal Sözleşmesi), s. 184; ÜLGEN, s. 21; KIRMAN, s. 181; ÇOBAN, s. 167.

¹⁹⁰ GÖLCÜKLÜ (Hava Hukuku), s. 224.

¹⁹¹ GÖLCÜKLÜ (Montreal Sözleşmesi), s. 184.

olay bakımından bir gecikme yaşandığının tartışmasız olduğunu; hava yolu ile gerçekleştirilen seyahat sırasındaki gecikme ve aktarma süresince hava yolu şirketi çalışanlarının davacıya gereken yardımı yapmadığı yani gerekli tedbirleri almadığını ifade ederek yerel mahkemenin kararında direnmesinin usul ve yasaya aykırı olduğuna ve yerel mahkemenin kararının bozulmasına karar vermiştir.”¹⁹²

Montreal Konvansiyonu’nda taşıyıcının sorumlu olduğu miktar Özel Çekme Hakkı şeklinde belirlenmiştir¹⁹³. Bu durum Uluslararası Para Fonu’nun Özel Çekme Hakkı adıyla ifade edilen sanal bir para biriminin yaratmasıyla ortaya çıkmıştır¹⁹⁴.

Montreal Konvansiyonu m.22 çerçevesinde yolcu taşımalarında gecikmeden ötürü taşıyıcının sorumluluğu her yolcu için 6.303 ÖÇH ile sınırlandırılmıştır. Bu üst limit maddi ve manevi zararları içine alacak şekilde tüm zararları kapsamaktadır.

8. Tazminat Miktarı

Montreal Konvansiyonu’nda tazminatın nasıl hesaplanacağına dair herhangi düzenleme bulunmamaktadır. Bununla birlikte, Montreal Konvansiyonu’nda esasen, miktar ile sınırlı sorumluluk prensibi hakimdir¹⁹⁵. Taşıyıcının, yolcunun ölümü ve bedensel yaralanmasındaki sorumluluğunda miktar ile sorumluluk ilkesi geçerlidir.

Montreal Konvansiyonu’nda, taşıyıcının ödemesi gereken ve sorumlu bulunduğu azami miktar belirtilmiştir. Bu durumda yolcunun bu sınırı aşan bir zarara uğraması halinde, taşıyıcı bu kısımdan sorumlu olmayacak ve eksik borç kavramının ortaya çıkacağından bahsetmek mümkündür¹⁹⁶.

¹⁹² BİRİNCİ UZUN (Taşıyıcının Sorumluluğu), s. 95.

¹⁹³ OGOLLA, Christopher: “Death Be Not Strange. The Montreal Convention’s Mislabeled of Death Be Not Strange. The Montreal Convention’s Mislabeled of Human Remains as Cargo and Its Near Unbreakable Liability Human Remains as Cargo and Its Near Unbreakable Liability Limits”, Dickinson Law Review, Y. 2019, C.124, S.1, s.59.

¹⁹⁴ BİRİNCİ UZUN (Taşıyıcının Sorumluluğu), s. 143.

¹⁹⁵ CENKÇİ, Esra: “1999 Tarihli Montreal Konvansiyonuna Göre Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucu Doğan Zararlardan Taşıyıcının Sorumluluğu”, Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2012, C.2, Sa.2, s.63.

¹⁹⁶ KIRMAN, s. 133.

Taşıyıcının sorumluluğunun taşıma sözleşmesi ile taşıyıcı lehine azaltılması ya da kaldırılması mümkün olmayacaktır¹⁹⁷. Bu yöndeki maddeler geçersiz olmakla birlikte sözleşmenin tamamının geçersiz olmasına ya da Montreal Konvansiyonu'nun uygulama alanından çıkmasına sebep olmayacaktır¹⁹⁸.

Yolcunun ölümü ya da bedensel zarardan muzdarip olması hallerinde maddi ve manevi tazminatın bir arada talep edilmesinde de söz konusu üst sınırın aşılması mümkün olmayacaktır. Bu üst sınırdaki maddi ve manevi tazminatın bir arada hesaplanması gerekmektedir¹⁹⁹.

9. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması

1929 Varşova Konvansiyonu'nun yerini alan Montreal Konvansiyonu'nca çoğu durumda sorumluluğun sınırlandırılmasından bahsetmek mümkün olmayacaktır. Zira günümüzde havayolu ile taşıma oldukça güvenli ve uçakta kaza meydana gelmesi nadirdir. Havayolu sektörünün gelişmesi için korunması gerektiği faktörü ise etkinliğini yitirmiştir²⁰⁰. Varşova Konvansiyonu'na göre havayolu işletmelerinin, sorumluluk iddialarına karşı iki temel savunma yöntemi vardır. Birinci savunma, m.20'ye dayanmaktadır. Buna göre, bir havayolu taşıyıcısının, kazayı önlemek için "tüm gerekli önlemleri" almış olması veya taşıyıcının kazayı önlemesinin imkansız olması durumunda tamamen sorumluluktan kurtulması mümkündür. Ayrıca, Varşova Konvansiyonu m.21'e göre, bedensel yaralanmalara kısmen veya tamamen yolcunun eylemleri sonucunda ortaya çıkması halinde, havayolu taşıyıcısının sorumluluğunun azalması mümkündür. Aşağıda tartışıldığı gibi, Varşova Konvansiyonu'nun orijinal hükümlerine göre hava taşıyıcılarına sunulan savunmalar, 1999 Montreal Konvansiyonu ile önemli ölçüde değiştirilmiştir²⁰¹. Montreal Konvansiyonu m.20'ye göre taşıyıcının sorumluluktan kurtulması birtakım şartlara bağlanmıştır.

¹⁹⁷ BİRİNCİ UZUN (Taşıyıcının Sorumluluğu), s. 137.

¹⁹⁸ ÜLGEN, s. 190.

¹⁹⁹ KIRMAN, s. 134.

²⁰⁰ BARTSCH, s. 27.

²⁰¹ SPECIALE, s. 284-285.

Taşıyıcının kurtuluş kanıtı getirerek sorumluluktan kurtulması mümkündür. Montreal Konvansiyonu m.17 kapsamındaki taşıyıcının sorumluluğu “two-tier” prensibi çerçevesinde hükme bağlanmıştır. Buna göre yolcunun ölümü veya yaralanması sonucunda meydana gelen zarar 151.880 ÖÇH’yi geçmiyorsa taşıyıcı sorumluluğunu sınırlayamaz veya sorumluluktan kurtulamaz. Bu durumda taşıyıcı mücbir sebebi öne sürerek sorumluluktan kurtulması mümkün değildir²⁰².

Başka bir deyişle, taşıyıcının hava yolu ile taşıyıcının hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerindeki sorumluluk kural olarak sınırsız sorumluluktur. Taşıyıcının 151.880 ÖÇH’ye kadar olan kısım için mutlak sorumluluk altındadır. Bu miktara kadar olan sorumluluğunu sınırlandırması veya ortadan kaldıramaz. Bununla birlikte, 151.880 ÖÇH’yi aşan durumlarda birtakım hususları ispat etmesi ile sorumluluğunu sınırlandırabilir ya da ortadan kaldırabilir²⁰³.

Yolcunun ölümü veya yaralanmasını sonucunda oluşan zarar 151.880 ÖÇH’yi aşıyorsa, bu zararın taşıyıcının ya da taşıyıcının adamları veya temsilcilerinin kusuru, başkaca bir kusurlu fiili ya da ihmalinden kaynaklanmadığını kanıtlarsa taşıyıcı sorumluluktan kurtulur²⁰⁴.

Yine bir başka durum olarak yolcunun ölümü veya yaralanması sonucunda oluşan zarar 151.880 ÖÇH’yi aşıyorsa zararın tamamen bir üçüncü kişinin kusuru, başkaca bir kusurlu fiili ya da ihmalinden kaynaklandığını ispat etmesi durumunda sorumluluktan kurtulacaktır²⁰⁵.

Başka bir deyişle, taşıyıcı yolcunun 151.880 ÖÇH’yi aşan zararlarından doğan sorumluluğunu kurtuluş kanıtı getirerek sınırlayabilir ya da ortadan kaldırabilir. Bu durumda taşıyıcının zararın meydana gelmemesi adına ondan beklenen gerekli tedbirleri

²⁰² KAYA, s. 102.

²⁰³ SÖZER (1999 Montreal Sözleşmesi), s. 169.

²⁰⁴ CİĞER, s. 383.

²⁰⁵ CİĞER, s. 383.

aldığını ve özenli davranması ile birlikte buna rağmen zararın meydana geldiğini ispat etmesi gerekmektedir²⁰⁶.

Müterafik kusur durumlarında taşıyıcının sorumluluğu ortadan kalkabilir ya da azalabilir. Taşıyıcının sorumluluktan, zarara uğrayan kişinin bu zarara sebep olduğunu ya da zararın oluşmasında zarara uğrayan kişinin yeterli özeni gösterememesi ve ihmalkâr davranışlarıyla katkısının bulunduğunu ispat edilmesi durumunda kurtulması mümkündür²⁰⁷.

Taşıyıcı 151.880 ÖÇH'lik kısma kadar olan zararlarda mücbir sebep halinden dahi sorumludur. Taşıyıcının özen gösterme yükümlülüğü ve ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu vardır²⁰⁸.

Ülkemizde de taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hususlarda söz konusu 1999 Montreal Konvansiyonu hükümleri uygulanacaktır. İç taşımalarda ise Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin maddelerin uygulanması gerekir. Nitekim bu maddeler Varşova/Lahey sistemi ile benzerlik göstermektedir. Zira taşıyıcı alması gereken tedbirleri aldığını ya da müterafik kusurun söz konusu olduğunu kanıtlaması halinde sorumluluğun bir kısmından veya tamamından kurtulabilir²⁰⁹.

10. Taşıyıcının Sorumluluğunu Sınırlandırılmayan Haller

10.1 Sözleşmede Sınırsız Sorumluluğun Esas Alınması

Montreal Konvansiyonu kapsamında taşıyıcının sorumluluğu bir üst sınırla düzenlenmiş ve sınırlı sorumluluk prensibi esas alınmıştır. Taşıyıcının sorumluluğu sözleşmede sınırlarının kaldırılması veya sınırların azaltılması olarak düzenlenebilir. Nitekim Montreal Konvansiyonu m.25'te "*Bir taşıyıcı, taşıma anlaşmasının; bu Sözleşme*

²⁰⁶ KAYA, s. 103.

²⁰⁷ GÖKTEPE, s. 220.

²⁰⁸ SÖZER (1999 Montreal Sözleşmesi), s. 171.

²⁰⁹ GÖKTEPE, s. 221.

ile sağlanan sorumluluk sınırlamalarından daha fazlasına tabi olmasını ya da sınırsız sorumluluğa tabi olmasını şart koşabilir.”

10.2 Yolcu Biletinin Hiç veya Gereği Gibi Düzenlenmemesi

Montreal Konvansiyonu hükümlerince yolcu biletinin hiç veya gereği gibi düzenlenmemesi halinde de taşıyıcının sınırlı sorumluluk ilkesinin hala geçerliliğini koruyacağı belirtilmiştir. Nitekim Montreal Konvansiyonu m.3/5'e göre hava taşıyıcısının sınırlı sorumluluk ilkesinden hala yararlanabileceği ifade edilmiştir. Bununla birlikte TSHK m.107/2 uyarınca; *"Taşıyıcı, yolcuyu biletsiz veya yukarda 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."*

10.3 Taşıyıcının veya Taşıyıcının Adamlarının Davranışları

Montreal Konvansiyonu m.22 kapsamında taşıyıcının veya taşıyıcının adamlarının kasıt ya da ihmalleri sonucunda yolcunun bir zarara uğraması halinde taşıyıcının sınırsız sorumluluğundan bahsedilir²¹⁰.

²¹⁰ ÇOBAN, s. 155.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

MONTREAL KONVANSİYONU UYARINCA YETKİLİ MAHKEME

Bu bölümde, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca yetkili mahkeme ve uygulanacak hukuk kuralları incelenecektir. Türk hukukuna ve Montreal Konvansiyonu'na göre yetki kuralları tartışıldıktan sonra, özellikle Beşinci Yetki Kuralı'nın önemi ve bu kurala yönelik eleştiriler değerlendirilecektir. Ayrıca, yetkisizlik durumları, görevli mahkeme tespiti, dava açma süreleri, tahkim gibi konulara yer verilecektir.

1. Yetki

Uluslararası yetki kavramından anlaşılması gereken, yabancılık unsuruna haiz bir durum sonucu oluşan uyuşmazlıklarda yetkili olacak ülke mahkemelerini ve yabancı devlet mahkemeleri tarafından hükmedilen kararların etki alanıdır²¹¹.

Yabancı unsura haiz uyuşmazlıklarda, bir mahkemenin yetkili olabilmesi için milletlerarası yetki kuralları ve ülke içi yetki kurallarının birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir²¹².

1.1 Türk Hukukunda Yetki

Montreal Konvansiyonu'nun uygulama alanını yukarıda belirtmiştik. Uygulama alanı dışında kalan uluslararası hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinden kaynaklanan ihtilaflarda ise MÖHUK devreye girecektir. MÖHUK m.41-46 uyarınca birtakım özel yetki kuralları düzenlenmiştir. Örneğin, yabancı unsurlu bir yolcu taşıma sözleşmesinde kabin memurunun iş sözleşmesi ile ilgili davalarında MÖHUK m.44 devreye girebilir. Buna karşılık, MÖHUK'ta özel yetki kurallarının bulunmaması halinde MÖHUK m.40

²¹¹ ŞANLI, Cemal/ ESEN, Emre/ ATAMAN FİGANMEŞE, İnci: Milletlerarası Özel Hukuk, İstanbul 2024, s. 459; NOMER, Ergin: Devletler Hususi Hukuku, İstanbul 2021, s.427; EKŞİ, Nuray: Milletlerarası Ticaret Hukuku, İstanbul 2020, s.144.

²¹² ÇELİKEL/ ERDEM, s. 565.

uygulanabilecektir²¹³. Buna göre, MÖHUK m.40 uyarınca; *“Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisini, iç hukukun yer itibariyle yetki kuralları tayin eder.”*

Yabancı unsurlu hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinde, Montreal Konvansiyonu’nun uygulama kapsamında olmayan hallerde MÖHUK hükümlerince özel yetki kurallarının söz konusu olup olmadığı tespit edilmeli, özel yetki kurallarının söz konusu olmadığı hallerde MÖHUK m.40’ın uygulanması gerekmektedir²¹⁴.

Bu durumda, iç hukuk bağlamında, HMK’nın ilgili maddelerinde düzenlenen mahkemelerin yetkili olacağını söylemek mümkündür. İlk olarak HMK m.6/1 uyarınca; *“Genel yetkili mahkeme, davalı gerçek veya tüzel kişinin davanın açıldığı tarihteki yerleşim yeri mahkemesidir.”* Davacının Türkiye’de yerleşim yerinin olmaması durumunda, HMK m.9’da belirtildiği gibi; *“Türkiye’de yerleşim yeri bulunmayanlar hakkında genel yetkili mahkeme, davalının Türkiye’deki mutad meskeninin bulunduğu yer mahkemesidir. Ancak, diğer özel yetki hâlleri saklı kalmak üzere, malvarlığı haklarına ilişkin dava, uyuşmazlık konusu malvarlığı unsurunun bulunduğu yerde de açılabilir.”*

Hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklarda, HMK’nın 10.maddesi de söz konusu olabilir. Bu itibarla; *“Sözleşmeden doğan davalar, sözleşmenin ifa edileceği yer mahkemesinde de açılabilir.”* Buna ek olarak, HMK m.16 uyarınca; *“Haksız fiilden doğan davalarda, haksız fiilin işlendiği veya zararın meydana geldiği yahut gelme ihtimalinin bulunduğu yer ya da zarar görenin yerleşim yeri mahkemesi de yetkilidir.”*

1.2 Montreal Konvansiyonu’nda Yetki

MÖHUK m.1 uyarınca; *“Yabancılık unsuru taşıyan özel hukuka ilişkin işlem ve ilişkilerde uygulanacak hukuk, Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi, yabancı*

²¹³ ÇÖRTOĞLU KOCA, Sema: Zayıf Tarafın Korunduğu Sözleşmelerde Mahkemelerin Milletlerarası Yetkisi (İş, Tüketici ve Sigorta Sözleşmeleri), Ankara 2016, s.185.

²¹⁴ EKŞİ, s.146.

kararların tanınması ve tenfizi bu Kanunla düzenlenmiştir. Türkiye Cumhuriyetinin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümleri saklıdır.”

Bu doğrultuda, Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu Montreal Konvansiyonu'nda düzenlenen yetki kurallarının uygulanması gerekmektedir.

Montreal Sözleşmesi m.33'de yetkili mahkemeler sayılmıştır. Bunlar; *“Zararlar için bir dava, davacının tercihine bağlı olarak, taraf devletlerden birinin sınırları dahilinde ya taşıyıcının ikametinin ya da esas iş yerinin bulunduğu yerin, ya da taşıyıcının sahip olduğu bir iş yerinin bulunduğu ve bu sözleşmenin aracılığıyla yapıldığı yerin mahkemelerinde ya da varış yerindeki mahkemelerde açılmalıdır.”* Görüldüğü üzere Sözleşmede birçok mahkeme yetkili kılınmıştır. Bu durumda davacı kendi menfaat ve çıkarlarını gözeterek seçimlik hakkını kullanabilir. Buna *-forum shopping-* adı verilmektedir²¹⁵.

1.2.1 Taşıyıcının İkametgahının Bulunduğu Yer Mahkemesi

Taşıyıcının ikametinin bulunduğu yer mahkemesinde Montreal Konvansiyonu'nun uygulama alanına giren bir dava açılabilir. İkametgah kavramı m.33'te tanımlanmamıştır. Bu durumda, davanın görüleceği ülkeye göre bu kavramın kapsamı belirlenecektir. Taşıyıcı genellikle bir tüzel kişilik olduğundan ticaret sicili gazetesi ve ana sözleşmesi incelenerek ikametgah tespit edilecektir²¹⁶.

1.2.2 Taşıyıcının Esas İş Merkezinin Bulunduğu Yer Mahkemesi

Taşıyıcının esas iş merkezinin bulunduğu yer mahkemesinde dava açılması mümkündür. Genelde taşıyıcı gerçek kişi olmadığından taşıyıcının ikameti ile esas iş merkezinin bulunduğu yer çoğu zaman aynıdır.

²¹⁵ TARMAN, Zeynep Derya: “Montreal Sözleşmesi'nin Yetki ve Tahkime İlişkin Hükümleri”, Türkiye Barolar Birliği, Y. 2013, Sa.107, s. 103 (Yetki ve Tahkim).

²¹⁶ GÖLCÜKLÜ (Montreal Sözleşmesi), s. 174.

1.2.3 Taşıyıcının Taşıma Sözleşmesini Yaptığı İş Yerinin Bulunduğu Yer Mahkemesi

Hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinin yapıldığı yer mahkemesinde dava açılabilir. Yolcular açısından bir kolaylık sağlayan bu yetki kuralına göre taşıyıcı adına sözleşmeyi yapan acentelerin bulunduğu yer mahkemesinde de Montreal Konvansiyonu'ndan doğan uyuşmazlıklarla ilgili dava açılabilir.

Bununla birlikte işyeri kavramı tespit edilirken birtakım sorunlar ortaya çıkabilmektedir. Nitekim, Sözleşmede işyeri kavramının tanımı yapılmamıştır. Aynı zamanda sözleşmenin diğer dillerdeki metinlerinde işyeri terimi farklı şekillerde kullanılmıştır. Türk hukukunda ise işyeri taşıyıcının işletmesi ya da taşıyıcının işletmesinden ayrı olarak, başka hava yolu işletmelerine ait bilet satış ofisleri veya bağımsız acenteler olarak sayılmalıdır²¹⁷.

Türk mevzuatına göre ise; birtakım kanunlarda işyeri kavramından bahsetmek mümkündür. TTK'de işyeri kavramının tanımı yapılamamakla birlikte ticari işletme kavramının tanımı yapılmıştır. Buna göre TTK m.11/1 uyarınca; *“Ticari işletme, esnaf işletmesi için öngörülen sınırı aşan düzeyde gelir sağlamayı hedef tutan faaliyetlerin devamlı ve bağımsız şekilde yürütüldüğü işletmedir.”*

İş Kanunu'nda²¹⁸ da işyeri kavramı tanımlanmıştır. İş Kanunu m.2; *“...İşveren tarafından mal veya hizmet üretmek amacıyla maddî olan ve olmayan unsurlar ile işçinin birlikte örgütlendiği birime işyeri denir. İşverenin işyerinde ürettiği mal veya hizmet ile nitelik yönünden bağlılığı bulunan ve aynı yönetim altında örgütlenen yerler (işyerine bağlı yerler) ile dinlenme, çocuk emzirme, yemek, uyku, yıkanma, muayene ve bakım, beden ve meslekî eğitim ve avlu gibi diğer eklentiler ve araçlar da işyerinden sayılır. İşyeri, işyerine bağlı yerler, eklentiler ve araçlar ile oluşturulan iş organizasyonu kapsamında bir bütündür.”*

²¹⁷ ŞANLI, Cemal: Uluslararası Sivil Havacılık Davalarında Mahkemelerin Yargı Yetkisi ve Uygulanacak Hukuk, İstanbul 1992, s. 20-23.

²¹⁸ Resmi Gazete T. 22.12.2001, Sa. 4857.

Fransız hukukuna göre işyeri kavramının dar yorumu söz konusudur. Bu durumda taşıyıcının işyerinde, bilet alınan şube veya seyahat acentelerinin anlaşılması gerekmektedir. Buna göre, Fransız içtihatında şirketin merkezinin bulunduğu yer yetkili olacaktır²¹⁹.

Doktrindeki bir görüşe göre, taşıma sözleşmesinin akdedildiği yer taşıma faaliyetini yapan taşıyıcının şubesi bulunmuyorsa ve taşıyıcı, taşıma faaliyetini gerçekleştirmeyecek taşıyıcıya onun adına işlem yapması için yetki vermişse ve yolcunun bu kişiyle sözleşme akdettiği yer taşıyıcının iş yeri sayılacaktır²²⁰.

Yolcu taşımacılığında, internet üzerinden bilet satın alma yaygın olmadan önce, geleneksel olarak, bir yolcu bilet satın almak üzere bir seyahat acentesine başvurmakta, acente ise mevcut çeşitli seçenekleri araştırarak uygun bir bilet satardı. Uçuş için havaalanına varan yolcu, uçağa bineceği havayolunun havaalanı personeline başvurur ve bileti sunar. *Check-in* personeli, yolcuya bir biniş kartı verir ve bu, yolcunun uçağa kabul edilmesine izin verirdi. Bununla birlikte, modern zamanlarda yukarıda bahsedilen süreç bazı yolcularda hala söz konusuyken yolcuların büyük bir kısmı internet üzerinden bilet satın almaktadır²²¹.

İnternet üzerinden alınan biletlerde işyeri kavramının değerlendirilmesi gerekmektedir. Bir yabancı mahkeme kararı olan *Polanski v. KLM Royal Dutch Airlines* davasında²²²; Andre Polanski; Kaliforniya'daki evinden Varşova'ya, oradan da Amsterdam, üzerinden giden bir uçuş için KLM hava yolu şirketinden mil puanlarını kullanarak bilet satın almıştır. Uçuş sırasında davacı, karın bölgesinde dayanılmaz bir ağrı hissetmeye başlamıştır. Polanski'ye göre acil iniş yapılması gerektiği halde bu gerçekleşmeyip, on iki saat boyunca aşırı ağrı içinde bagaj bölümünde yatırılmıştır. Bu nedenle davacı, Amsterdam'da acil bir ameliyat geçirmek zorunda kaldığını belirtmiştir. Varşova

²¹⁹ GÜMÜŞLÜ TUNÇAĞIL, Gülce: “Varşova ve Montreal Sözleşmeleri Kapsamında Milletlerarası Yetkili Mahkemenin Tayininde “İşyeri” Kavramı”, Çankaya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2017, C.2, Sa.1, s. 147 (İşyeri Kavramı).

²²⁰ GÜMÜŞLÜ TUNÇAĞIL (İşyeri Kavramı), s. 151.

²²¹ BARTSCH, s. 199-200.

²²² *Polanski v. KLM Royal Dutch Airlines*, 378 F. Supp. 2d 1222 (S.D. Cal. 2005), <<https://casetext.com/case/polanski-v-klm-royal-dutch-airlines>>, 1.4.2024.

Konvansiyonu'nun uygulandığı bu durumda, işyerine kavramına dair davacı ve davalının farklı iddiaları mevcuttur. Davalıya göre; davacı biletini mil puanlarıyla aldığından, davacının sistemde Polonya olarak belirttiği adres göz önüne alınmalıdır. Mahkeme ise; davacının yolcu taşıma sözleşmesini akdettiği Amerika Birleşik Devletleri'nin "*place of business*" olduğunu tespit etmiştir.

1.2.4 Varış Yeri Mahkemesi

Varış yeri taşıyıcının yolcuya taahhüt ettiği taşımanın bitim noktasıdır. Yolcu, varış yeri mahkemesinde de dava açılabilir. Varış yerinin yolculara verilen biletten anlaşılması mümkündür.

1.2.5 Beşinci Yetki Kuralı

Montreal Konvansiyonu m.33/2 uyarınca beşinci yetki kuralı öngörülmüştür. Buna göre; "*Yolcunun ölümü ya da yaralanmasından kaynaklanan hasarlar açısından, bir dava bu maddenin birinci paragrafında değinilen mahkemelerden birinde, ya da kazanın gerçekleştiği esnada yolcunun esas ve daimi ikametgahının bulunduğu ve taşıyıcının gerek kendi hava aracıyla gerek ticari bir anlaşmaya göre bir başka taşıyıcının hava aracıyla gerçekleştirdiği hava yoluyla yolcu taşıma için hizmet faaliyetlerini yürüttüğü ve taşıyıcının kendisinin ya da ticari anlaşmalı olduğu başka bir taşıyıcıya ait ya da kiralanmış bina ve müstemilattan hava yoluyla yolcu taşınması işini yürüttüğü bir taraf devletin sınırları dahilindeki mahkemelerden birinde açılabilir.*"

Montreal Konvansiyonu hazırlanırken en çok tartışılan hükmün beşinci yetki kuralı olduğundan bahsetmek mümkündür²²³. Varşova Konvansiyonu'ndan farklı olan bu hükümde yolcunun ikamet yeri mahkemesi de yetkili mahkemelerden biridir. Bu hükmün getirilmesinde özellikle Amerika Birleşik Devletleri²²⁴, Japonya ve Brezilya ısrarcı

²²³ PRADHAN, Devendra: "The Fifth Jurisdiction under the Montreal Liability Convention: Wandering American or Wandering Everybody", Journal of Air Law and Commerce, Y. 2003, C.68, Sa.4, s. 724.

²²⁴ HUGGLER, Hans: "Still Far From Home – How Personal Jurisdiction Doctrine Still Far From Home – How Personal Jurisdiction Doctrine Undercuts The Montreal Convention's Fifth Jurisdiction For Wandering Americans", Journal of Air Law and Commerce, Y. 2024, C.89, Sa.2, s.254.

olmuştur. Bununla birlikte Avrupa Birliği ülkeleri, Hindistan ve Arap ülkeleri yolcuların tazminat talebinde bulunurken ikametine bağlı olarak ayrımcılık olacağından buna karşı çıkmışlardır. ABD’de tazminatların bir sınırı olmadığından ABD’de ikamet eden yolcular diğer yolculara kıyasla daha fazla tazminat alabileceklerdir²²⁵.

ABD’nin bu kuralın kabul edilmesiyle ilgili bazı gerekçeleri bulunmaktadır. İlk olarak, bu kural, önceki Protokoller’de halihazırda yer alan hukuki teamüllere dayanmaktadır. İkinci olarak, yolculara ve daha geniş bir çerçevede davacılara adli birlik sağlayarak uluslararası hukuk ve diğer mevcut yetki kurallarıyla uyumluluk göstermektedir. Üçüncü olarak, beşinci yetki kuralı ile davalının en uygun yerde dava açmasına izin verdiği için birçok ülkenin iç hukuklarıyla uyumludur ve böylece birden fazla yetki alanında uzun ve sonuçsuz davalara son verilmiş olur. Son olarak ABD’de *-forum shopping-* engelleyerek uygun yerleşim yeri mahkemesine erişimi sağlar²²⁶.

Fransa söz konusu beşinci yetki kuralının konulmasına karşı çıkmıştır. Bunun nedeni ise, diğer mevcut dört yetki kuralının yeterli olduğu ve beşinci yetki kuralının yolcuları korumak için gerekli olmadığı savunulmuştur. Böylece bu kural dünya hava yolu ile taşıma için bir gereksinim olmaktan uzaktır. Ayrıca beşinci yetki kuralı, sigorta primlerini ve bilet ücretlerini artırmaktadır. Bu durum ICAO’nun temel amacı olan dünya hava yolu ile taşıma alanının geliştirilmesi adına katılımın artmasını teşvik etme durumuna aykırıdır. Böyle bir durumda, uluslararası hava yolu ile taşımanın gelişmesinde olumsuz bir sonuç doğurması muhtemel olacaktır. Aynı zamanda beşinci yetki kuralındaki ana düşünce uluslararası hukukta yeni bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır. Söz konusu hükümler oldukça belirsiz ve uygulamada çok geniş bir yer kaplamaktadır. Diğer Konvansiyonlarla da aykırı düştüğünden bu kuralın benimsenmesi yeni hukuk kurallarının oluşması açısından kötü bir durum meydana getirecektir. Son olarak, Fransa beşinci yetki kuralının hava hukuku ve bu alana özgü özel karakteristiklerle herhangi bir ilgisinin bulunmadığını savunmaktadır. Bu nedenle, söz konusu kuralın hukukun yeknesaklaştırılmasına katkı

²²⁵ TARMAN (Yetki ve Tahkim), s. 108.

²²⁶ PRADHAN, s. 724.

sağlamak yerine uluslararası hukukun daha da parçalanmasına yol açacağını ileri sürmektedir²²⁷.

Her ne kadar 1971 Guatemala Protokolü'nde de bu yönde bir düzenleme yapılması konusunda girişimler olsa da söz konusu hüküm ancak Montreal Konvansiyonu'nda konulmuştur²²⁸.

Bu yetki kuralının kabul edilmesi, Amerika Birleşik Devletleri'nin Montreal Konvansiyonu'nu onaylamasında kritik bir rol oynamıştır²²⁹.

Montreal Konvansiyonu'nun tercih edilmesinin ana nedeni, davacıya sunulan bu ek forum sonucu artan tazminat miktarıdır. Bu nedenle 2012'nin başında 100'den fazla devlet tarafından onaylanmıştır²³⁰.

Sonuç olarak, bir yolcunun kendi ülkesinde dava açamamasından duyulan memnuniyetsizlik, 1999 Montreal Konvansiyonu'ndaki bu hükümlerin değiştirilmesine yol açmıştır²³¹.

Bu yetki kuralının işletilebilmesi için 4 unsurun varlığı aranmaktadır. Bunlardan ilki zarar yolcunun ölümü veya yaralanması sonucunda olmalıdır. İkincisi ise yolcunun daimi ikameti kazanın gerçekleştiği anda o yerde bulunmalıdır. Üçüncüsü taşıyıcının taşıma edimini ya kendi hava aracı ya da ticari bir anlaşma ile bir başka taşıyıcının hava aracıyla gerçekleştirilmiş olması gerekmektedir. Son olarak, taşıyıcının kendisinin veya ticari bir ilişkisinin bulunduğu bir diğer taşıyıcının sahip olduğu veya kiraladığı bina ve müştemilatı bulunmalıdır.

²²⁷ PRADHAN, s. 724-725.

²²⁸ PRADHAN, s. 719.

²²⁹ SÖZER (1999 Montreal Sözleşmesi), s. 183.

²³⁰ BARTCSH, s. 29.

²³¹ SPECIALE, C.Raymond: Fundamentals of Aviation Law, Vaşington 2006, s. 286.

a. Yolcunun Ölümü veya Bedensel Zarara Uğramasından Doğan Zararlar

Montreal Konvansiyonu m.33'te düzenlenen beşinci yetki kuralının uygulanabilmesi için ilk ön koşul, zararın, yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğramasından kaynaklanması gerektiğidir. Eşya taşımalarından doğan zararlarda ise bu maddenin uygulanması mümkün olmayacaktır.

Bir başka deyişle, söz konusu yetki kuralının yalnızca yolcu taşıma sözleşmelerine uygulanacağını vurgulamak gerekir. Eşya ve bagaj taşımalarında ise bu kural geçerli olmayacaktır²³².

b. Yolcunun Esas ve Daimi İkameti

Beşinci yetki kuralının uygulanabilmesi için gereken ikinci ön koşul ise; kazanın gerçekleştiği sırada yolcunun esas ve daimi ikametinin söz konusu yerde bulunmasıdır. Montreal Konvansiyonu hazırlanırken esas ve daimi ikamet kavramı çokça kez tartışılmıştır. Esas ve daimi ikamet kavramından anlaşılması gereken ise kazanın meydana geldiği zamanda yolcunun sabit ve sürekli oturduğu yerdir²³³. Bu durumda yolcunun milliyetinin herhangi bir önemi olmayacaktır²³⁴.

c. Taşıyıcının Faaliyetlerini Yürüttüğü Devlet

Beşinci yetki kuralının uygulanabilmesi için üçüncü şart ise; hava taşıyıcısının mutlaka hava yolu ile yolcu taşıma faaliyetlerini söz konusu devlete veya söz konusu devletten yürütmesi gereğidir. Esas ve daimi ikamet ile hava taşıyıcısının faaliyetlerini yürüttüğü yer arasında bir bağlantı bulunmalıdır.

Söz konusu faaliyetlerin, taşıyıcının kendi hava araçları ya da bir başka taşıyıcının hava araçlarının bir ticari anlaşma uyarınca yürütülmesi şeklinde de olması mümkündür. Ticari anlaşma kavramı Montreal Konvansiyonu m.33'te de belirtildiği gibi acentelik

²³² GÖLCÜKLÜ, İlyas: "Montreal Sözleşmesi Kapsamında Beşinci Yetki Kuralı ve Uygulaması", Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Y. 2020, C.26, Sa.1, s. 325.

²³³ SÖZER (1999 Montreal Sözleşmesi), s. 183.

²³⁴ PRADHAN, s. 722.

anlaşmasından farklı olarak taşıyıcılar arasında yapılan ve hava yolu ile yolcu taşımak amacıyla faaliyetlerinin birleştirmesine dair olan anlaşmalardır²³⁵.

d. Taşıyıcının Kendisine ya da Ticari Anlaşmalı Olduğu Bir Başka Taşıyıcıya Ait ya da Kiralanmış Bina ve Müstemilatı

Beşinci yetki kuralının uygulanabilmesi için gereken son şart ise; hava taşıyıcısının söz konusu yetki alanında herhangi bir şekilde varlığı bulunmasıdır. Başka bir deyişle, hava taşıyıcısının o ülkede dava edilebilmesi için yine o ülkede varlığından bahsetmek gerekmektedir. Söz konusu şart hava taşıyıcısının faaliyetlerini kendisine ait ya da kiralanmış olan yerlerden veya ticari anlaşmalı olduğu bir diğer taşıyıcıya ait veya kiralanmış yerlerden yürüttüğü hallerde yerine getirilmiş olacaktır²³⁶.

e. Beşinci Yetki Kuralına Yönelik Eleştiriler

Montreal Konvansiyonu hazırlanırken beşinci yetki kuralı hakkında birçok tartışma olduğundan bahsetmiştik. Bu bağlamda, söz konusu kurula birtakım eleştiriler de getirilmiştir. Bu duruma ilk eleştiri getirenler arasında küçük ve orta ölçüttteki havayolları ve gelişmekte olan ülkeler bulunmaktadır. Özellikle lojistik ve mali anlamda bu durumun geniş ölçüde etkisi olacağından bahsetmektedirler. Bazı eleştirmenlere göre ise beşinci yetki kuralının kabul edilmesinde hiçbir fayda bulunmamaktadır. Diğer dört yetki kuralının uyumsuzlukları çoğunu çözmede oldukça etkili olduğunu ve beşinci yetki kuralının sınırlı sayıdaki davalarda rol oynayacağını savunmaktadırlar. Bu kurula getirilen bir başka eleştiri ise yolcular arasında bir ayrımcılık çıkabileceğidir. Örneğin, bir kaza halinde tazminat rejiminin daha geniş yorumlandığı ABD gibi ülkelere olan yolculara diğer yolculara kıyasla daha fazla tazminata hükmedilebilir. Söz konusu eleştiri, beşinci yetki kuralına getirilen temel eleştiridir. Bu kuralın tek amacının ABD vatandaşlarını ve ABD’de daimi ikamet sahiplerini korumak olduğunu belirtmektedirler²³⁷.

²³⁵ PRADHAN, s. 723.

²³⁶ PRADHAN, s. 723.

²³⁷ PRADHAN, s. 725-727.

2. Yetkisizlik

Montreal Konvansiyonu m.33/4 uyarınca; “*Yargılama usulü sorunları, davaya bakan mahkemenin kurallarınca çözülecektir.*” Yetkisiz bir mahkemede dava açılması davaya bakan mahkemenin hukukuna göre değerlendirilecektir. Montreal Konvansiyonu m.33 uyarınca yetkili mahkemelerden bahsetmiştik. Bu durumda, sayılan mahkemeler dışında bir dava açılması halinde, söz konusu dava yetkisiz bir mahkemede açılmış olacaktır. Burada öncelikli husus, söz konusu yetki kurallarının kesin yetki kuralı mı, yoksa kesin olmayan yetki kuralı mı olduğunun tespitidir. Zira HMK m.114/1-ç kapsamında, kesin yetki kurallarının dava şartı olduğu belirtilmektedir. Kesin olmayan yetki kurallarında, HMK m.116/a çerçevesinde ilk itirazlar gündeme gelecektir.

Montreal Konvansiyonu m.33/1’in resmi çevirisine bakıldığında yetkili mahkemeler sayıldıktan sonra “açılmalıdır” ifadesi kullanılmıştır. Bununla birlikte, söz konusu Konvansiyon’un orijinal lafzına bakıldığında, her ne kadar davacıya seçimlik hakkı tanınmış olsa da İngilizce’deki *must* kelimesi kullanılmıştır²³⁸. Söz konusu kelime zorunluluk ve emredici bir niteliğe sahip olduğundan burada kesin yetkiden bahsedilebilir. Buna ek olarak, Montreal Konvansiyonu’nun amacının hava yolu ile taşımaya dair kuralların yekneseklaştırılması olduğu göz önüne alındığında, yine bu yetki kurallarının kesin olduğu söylenebilir.

Kesin yetki kurallarının söz konusu olduğu bu halde, HMK m.114/1-ç uyarınca dava şartlarına ilişkin hükümler uygulanacaktır. HMK m.115’e göre; “*Mahkeme, dava şartlarının mevcut olup olmadığını, davanın her aşamasında kendiliğinden araştırır. Taraflar da dava şartı noksanlığını her zaman ileri sürebilirler. Mahkeme, dava şartı noksanlığını tespit ederse davanın usulden reddine karar verir. Ancak, dava şartı noksanlığının giderilmesi mümkün ise bunun tamamlanması için kesin süre verir. Bu süre içinde dava şartı noksanlığı giderilmemişse davayı dava şartı yokluğu sebebiyle usulden reddeder. Dava şartı noksanlığı, mahkemece, davanın esasına girilmesinden önce fark*

²³⁸ “*An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before the court of the domicile of the carries or of its principal place of business, or where it has a place of business through which the contract has been made or before the court at the place of destination.*”

edilmemiş, taraflarca ileri sürülmemiş ve fakat hüküm anında bu noksanlık giderilmişse, başlangıçtaki dava şartı noksanlığından ötürü, dava usulden reddedilemez.”

Buna ek olarak, yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğraması hallerinde Montreal Konvansiyonu m.33/2’de düzenlenen beşinci yetki kuralının kesin yetki kuralı olmadığından bahsedilebilir. Zira söz konusu maddede kesin bir ifadeden çok, hem resmi çeviride hem de orijinal metinde “açılabilir” ve *may* ifadeleri kullanılmıştır²³⁹.

Kesin olmayan yetki kurallarının gündeme geldiği bu durumda, Türk hukukuna göre HMK m.116 uyarınca; *“İlk itirazlar aşağıdakilerden ibarettir: Kesin yetki kuralının bulunmadığı hâllerde yetki itirazı. Uyuşmazlığın tahkim yoluyla çözümlenmesi gerektiği itirazı.”* Yetki itirazının ilk itirazlarda öne sürülmesi gerekmektedir. İlk itirazın yokluğu halinde söz konusu mahkeme yetkili hale gelir.

3. Görevli Mahkeme

Montreal Konvansiyonu’nda görevli mahkemeye dair bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu durumda görevli mahkeme iç hukuka göre tespit edilmesi gerekmektedir. Kural olarak HMK çerçevesinde görevli mahkeme tespit edilir²⁴⁰. TTK m.5/1 uyarınca; *“Aksine hüküm bulunmadıkça, dava olunan şeyin değerine veya tutarına bakılmaksızın asliye ticaret mahkemesi tüm ticari davalar ile ticari nitelikteki çekişmesiz yargı işlerine bakmakla görevlidir.”* Nitekim bir Yargıtay kararında; *“Davacı vekili, müvekkilinin Elazığ’da düğünü olacağından 4.5.2013 - 5.5.2013 tarihinde İstanbul - Elazığ gidiş-dönüş olmak üzere toplam 19 adet uçak biletini kendisine ait iki ayrı kredi kartından ödemek suretiyle satın aldığını, daha sonra düğünün Elazığ’da yapılmasından vazgeçilmesi sebebiyle aldığı uçak biletlerinin iptal edilmesini davalıdan istediğini, 8.2.2013 ve 28.3.2013 tarihlerinde davalıya yazılı olarak başvurarak henüz süresi gelmemiş biletlerin*

²³⁹ *“In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft, or on another carrier’s aircraft pursuant to a commercial agreement, and in which that carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier itself or by another carrier with which it has a commercial agreement.”*

²⁴⁰ ÖMEROĞLU, s. 319.

iptal edilerek bedellerinin iadesini talep ettiğini, ancak davalının bu taleplerini reddederek bilet bedellerini iade etmediğini, bu sebeple müvekkili tarafından bedelleri ödenen biletlere dair sonradan meydana gelen mücbir sebepler uyarınca iptal edilmesi sebebiyle 3.315,00 TL'nin dava tarihinden itibaren en yüksek ticari faiz üzerinden müvekkiline iadesine karar verilmesini talep ve dava etmiştir. Mahkemece iddia ve tüm dosya kapsamına göre; davanın ticaret kanununda düzenlenen mutlak veya nispi ticari davalardan olmadığı, davacının uçak biletlerini bir ticari faaliyet sonucu almadığı, taraflar arasındaki ilişkinin tüketici-satıcı ilişkisi olduğu, henüz yapılan bir taşıma işleminin de bulunmadığı, ihtilafın taşımadan kaynaklanmadığı, bu sebeple davanın tüketici mahkemesinde görülmesinin gerektiği gerekçesiyle dava dilekçesinin reddine karar verilmiştir. Kararı davacı vekili ve davalı vekili temyiz etmiştir. Dava uçak bilet ücretlerinin iadesi istemine ilişkindir. Mahkemece yukarıda belirtilen gerekçeyle davada görevli mahkemenin tüketici mahkemesi olduğu gerekçesiyle görevsizlik sebebiyle davanın reddine karar verilmiştir. Ancak uçak biletleri satın alınmakla taraflar arasında taşıma sözleşmesi kurulmuştur. Bu sözleşmeden vazgeçilme sebebiyle bilet ücretinin iade istemi taşıma sözleşmesinden kaynaklanmaktadır. Taşıma sözleşmesinden kaynaklanan uyuşmazlıklara bakmakla görevli mahkeme ticaret mahkemesidir. Bu sebeple işin esasına girilerek karar vermek gerekirken yazılı gerekçeyle davanın görev yönünden reddi doğru görülmemiş, kararın bu sebeple bozulması gerekmiştir.”²⁴¹

Yargıtay'ın TSHK yürürlüğe girmeden önce bu yönde kararları olması ile birlikte bazı Yargıtay kararlarında tüketici mahkemelerinin görevli olduğu belirtilmiştir. Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun²⁴² m.73/1; “Tüketici işlemleri ile tüketiciye yönelik uygulamalardan doğabilecek uyuşmazlıklara ilişkin davalarda tüketici mahkemeleri görevlidir.”

Yine mezkur kanunda tüketici; “Tüketici: Ticari veya mesleki olmayan amaçlarla hareket eden gerçek veya tüzel kişiyi,” ve tüketici işlemi ise “Mal veya hizmet piyasalarında kamu tüzel kişileri de dâhil olmak üzere ticari veya mesleki amaçlarla

²⁴¹ Yargıtay 11.Hukuk Dairesi, E. 2013/12140, K. 2013/15663, T. 16.09.2013, <<https://lib.kazanci.com.tr>>, 1.4.2024.

²⁴² Resmi Gazete T. 28.11.2013, Sa. 6502.

hareket eden veya onun adına ya da hesabına hareket eden gerçek veya tüzel kişiler ile tüketiciler arasında kurulan, eser, taşıma, simsarlık, sigorta, vekâlet, bankacılık ve benzeri sözleşmeler de dâhil olmak üzere her türlü sözleşme ve hukuki işlemi” şeklinde tanımlanmıştır.

Yolcunun çoğu zaman tüketici sıfatını haiz olduğu düşünüldüğünde tüketici hakem heyetinin ve tüketici mahkemelerinin görevli olduğunu söylemek de mümkün olacaktır²⁴³. Nitekim Yargıtay’ın bir kararında; *“Dava, taraflar arasındaki hava yolu yolcu taşıma ilişkisinden kaynaklı bagaj içinde çalınan eşyalar karşılığı tazminat talebine ilişkindir. 28.05.2014 tarihi itibariyle yürürlüğe giren 6502 Sayılı Kanun'un 3/k maddesinde "Ticari veya mesleki olmayan amaçlarla hareket eden gerçek veya tüzel kişi" tüketici, 3/l maddesinde ise -Mal veya hizmet piyasalarında kamu tüzel kişileri de dâhil olmak üzere ticari veya mesleki amaçlarla hareket eden veya onun adına ya da hesabına hareket eden gerçek veya tüzel kişiler ile tüketiciler arasında kurulan, eser, taşıma, simsarlık, sigorta, vekâlet, bankacılık ve benzeri sözleşmeler de dâhil olmak üzere her türlü sözleşme ve hukuki işlem- tüketici işlemi olarak tanımlanmıştır. Aynı Kanun'un 73/1. maddesinde tüketici işlemleri ile tüketiciye yönelik uygulamalardan doğabilecek uyumsuzlıklara dair davalarda tüketici mahkemelerinin görevli olduğu belirtilmiş, 83/2 maddesinde ise taraflardan birini tüketicinin oluşturduğu işlemler ile ilgili diğer kanunlarda düzenleme olmasının, bu işlemin tüketici işlemi sayılmasını ve 6502 Sayılı Kanun'un görev ve yetkiye dair hükümlerinin uygulanmasının engelleyemeyeceğine değinilmiştir. HMK'nın 1. maddesinde ise görev hususunun kamu düzenine dair olduğu, mahkemece yargılamanın her aşamasında resen gözetileceği düzenlenmiştir. Somut olayda; davanın açıldığı tarih itibariyle 6502 Sayılı Kanun'un yürürlüğe girdiği, davacının ticari veya mesleki olmayan amaçlarla hareket etmesi sebebiyle tüketici, davaya konu taşıma işleminin de tüketici işlemi sayıldığı, yukarıda belirtilen yasa hükümleri uyarınca davaya bakma hususunda tüketici mahkemelerinin görevli olduğu hususu gözetilerek görevsizlik sebebiyle davanın usulden reddine karar verilmesi gerekirken işin esasının incelenip yazılı şekilde karar verilmesi doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir.”²⁴⁴*

²⁴³ BALABAN, Zeynep Gökçe: Sivil Hava Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmeleri ve Tüketici Hukuku İlişkisi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2021, s.58.

²⁴⁴ Yargıtay 11.Hukuk Dairesi, E. 2017/222, K.2018/5688, T .24.9.2018, <<https://lib.kazanci.com.tr/kho3/ibb/anaindex.html>>, 1.4.2024.

Başka bir karar göre; “Davacı vekili, davalının müvekkili şirketten 795,00 TL ödeyerek uçak bilet satın aldığını, havaalanında işlemlerinin yapılmaması nedeniyle uçağı kaçırdığını bildirerek ödediğı bilet bedelinin iadesini... Tüketici Hakem Heyeti'nden istediğini, Tüketici Hakem Heyeti'nce talebin kabul edildiğini, oysa Ticaret Mahkemelerinin görevli olması nedeniyle uyuşmazlığın Tüketici Hakem Heyeti'nin görev alanı dışında kaldığını beyanla... Tüketici Hakem Heyeti Başkanlığı'nın 9.11.2015 gün ve 2015/13423 sayılı kararının iptaline karar verilmesini istemiştir. Davalı davanın reddini savunmuştur. Mahkemece, uyuşmazlıkta Ticaret Mahkemesinin görevli olduğu, Tüketici Hakem Heyeti'nin görev alanı dışında kaldığı gerekçesiyle davanın kabulüne karar verilmiş, karar aleyhine Adalet Bakanlığı'nın yazısı üzerine Yargıtay Cumhuriyet Başsavcılığı tarafından kanun yararına bozma talebinde bulunulmuştur. Dava, Tüketici Hakem Heyeti kararının iptali istemine ilişkindir. 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun'un 3/k maddesinde Tüketicinin “Ticari veya mesleki olmayan amaçlarla hareket eden gerçek veya tüzel kişi”yi ifade ettiği, Yasa'nın 3/1 maddesinde Tüketici İşlemini “mal veya hizmet piyasalarında kamu tüzel kişileri de dahil olmak üzere ticari veya mesleki amaçlarla hareket eden veya onun adına ya da hesabına hareket eden gerçek veya tüzel kişiler ile tüketiciler arasında kurulan eser, taşıma, simsarlık, sigorta, vekalet bankacılık ve benzeri sözleşmelerde dahil olmak üzere her türlü sözleşme ve hukuki işlemi “olarak tanımlandığı, Yasa'nın 66/1 maddesinde “ Bakanlığın, tüketici işlemleri ile tüketiciye yönelik uygulamalardan doğabilecek uyuşmazlıklara çözüm bulmak amacıyla il merkezlerinde ve yeterlilik şartları yönetmelikle belirlenen ilçe merkezlerinde en az bir tüketici hakem heyeti oluşturmakla görevli” olduğu, Yasa'nın 68/1 maddesinde “değeri 2.000.00 TL'nin altında (karar tarihinde 2.320,00 TL) bulunan uyuşmazlıklarda ilçe tüketici hakem heyetlerine... başvurunun zorunlu” olduğu, Yasa'nın 83/2 maddesinde de “ taraflardan birini tüketicinin oluşturduğu işlemler ile ilgili diğer kanunlarda düzenleme olmasının, bu işlemin tüketici işlemi sayılmasını ve bu kanunun görev ve yetkiye ilişkin hükümlerinin uygulanmasını engellemeyeceğı” düzenlenmiştir. Somut uyuşmazlıkta, hava taşımalarının gerçekleşmemesi nedeniyle ödenen bilet bedelinin istirdadı talep edilmekte olup, davalı yolcu 6502 sayılı Yasa'nın 3/k maddesinde ifade edilen “tüketici”, davalının işlemi Yasa'nın 3/1 maddesinde ifade edilen “tüketici işlemi”, olup Yasa'nın 66 ve 68 maddesi hükümleri gereğince uyuşmazlık 6502 sayılı Yasa kapsamında ve Tüketici Hakem

Heyeti'nin görev alanı içinde bulunmaktadır. Kaldı ki, 6502 sayılı Yasa'nın 83/2 maddesi açık hükmü de tereddüde yer bırakmayacak şekilde somut uyuşmazlığın 6502 sayılı Yasa kapsamında bulunduğunu vurgulamaktadır. Bu durumda, mahkemece, uyuşmazlığın 6502 sayılı Yasa kapsamında kaldığı, Tüketici Hakem Heyeti'nin uyuşmazlıkta görevli olduğunun kabulü ile işin esasının incelenerek hüküm kurulması gerekirken yazılı şekilde karar verilmesi yürürlükteki hukuka aykırı görüldüğünden yazılı emir isteğinin kabulü ile hükmün kanun yararına bozulması gerekmiştir.”²⁴⁵

Yine bir Yargıtay kararında görevli mahkeme şöyle belirtilmiştir; “6012 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nda yer alan ticari işletme, ticaret sicili ve unvanı, haksız rekabet, ticari defterler, acente, şirketler (anonim, limited, kollektif ve komandit), kıymetli evrak (poliçe, bono, çek ve diğerleri), yolcu ve eşya taşıma, deniz ticareti (gemi, donatma iştiraki, deniz kazaları, deniz taşımaları), sigorta (hayat, mal, sorumluluk ve deniz sigortaları) ve ilişkilerinden ve sigorta sözleşmesinden kaynaklanan prim alacaklarına ilişkin davalar sonucu verilen hüküm ve kararlardan 11.Hukuk Dairesi görevlidir”²⁴⁶

Bir başka Yargıtay kararında²⁴⁷ ise; “Dava, hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinden kaynaklanan maddi ve manevi tazminat istemine ilişkindir. 28.05.2014 tarihi itibarıyla yürürlüğe giren 6502 sayılı Yasa'nın 3/k maddesinde "Ticari veya mesleki olmayan amaçlarla hareket eden gerçek veya tüzel kişi" tüketici, 3/ı maddesinde ise "Mal veya hizmet piyasalarında kamu tüzel kişileri de dâhil olmak üzere ticari veya mesleki amaçlarla hareket eden veya onun adına ya da hesabına hareket eden gerçek veya tüzel kişiler ile tüketiciler arasında kurulan, eser, taşıma, simsarlık, sigorta, vekâlet, bankacılık ve benzeri sözleşmeler de dâhil olmak üzere her türlü sözleşme ve hukuki işlem" tüketici işlemi olarak tanımlanmıştır. Aynı Yasa'nın 73/1. maddesinde tüketici işlemleri ile tüketiciye yönelik uygulamalardan doğabilecek uyuşmazlıklara ilişkin davalarda tüketici mahkemelerinin görevli olduğu belirtilmiş, 83/2. maddesinde ise taraflardan birini tüketicinin oluşturduğu işlemler ile ilgili diğer kanunlarda düzenleme olmasının, bu

²⁴⁵ Yargıtay 11.Hukuk Dairesi, E. 2016/14881, K. 2017/776, T.13.02.2017, <<https://lib.kazanci.com.tr>>, 1.4.2024 .

²⁴⁶ Yargıtay Büyük Genel Kurulu, T. 18/01/2024, 1 Sayılı Kararı.

²⁴⁷ Yargıtay 11.Hukuk Dairesi, E. 2016/5957, K. 2018/232, T. 15.01.2018, <<https://www.hukukturk.com/yargitay-kararlari>>, 1.4.2024.

işlemin tüketici işlemi sayılmasını ve 6502 sayılı Yasa'nın görev ve yetkiye ilişkin hükümlerinin uygulanmasının engellemeyeceğine değinilmiştir. HMK'nin 1. maddesinde ise görev hususunun kamu düzenine ilişkin olduğu, mahkemece yargılamanın her aşamasında resen gözetileceği düzenlenmiştir. Somut olayda; davanın açıldığı 26.06.2014 tarihi itibarıyla 6502 sayılı Yasa'nın yürürlüğe girdiği, davacının ticari veya mesleki olmayan amaçlarla hareket etmesi nedeniyle tüketici, dava konusu taşıma işleminin de tüketici işlemi sayıldığı, yukarıda belirtilen yasa hükümleri uyarınca davaya bakma hususunda tüketici mahkemelerinin görevli olduğu hususu gözetilerek görevsizlik nedeniyle davanın usulden reddine karar verilmesi gerekirken işin esasının incelenip yazılı şekilde karar verilmesi doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir.”

Doktrindeki bir görüşe göre, yolcunun ölümü veya bedensel yaralanmaya uğraması gibi meselelere dayanan uyuşmazlıkların asliye ticaret mahkemesinde görülmesi gerekir. Fakat, ayıplı hizmet, bilet iadesi ve haksız şart gibi tüketici hukukunu ilgilendiren hususlara ilişkin uyuşmazlıkların tüketici hakem heyetlerinde veya tüketici mahkemelerinde görülmesi gerekmektedir²⁴⁸. Yine aynı görüşe göre, yolcu taşıma sözleşmelerinin tüketici işlemi sayılması gerekmektedir. Gerçek kişi yolcunun tarafı olduğu sözleşmede kuvvetle muhtemel ticari veya mesleki emellere sahip olmayacağını belirtmektedir²⁴⁹.

Yine bir Yargıtay kararında²⁵⁰; *"Dava, yolu taşımasından kaynaklanan maddi ve manevi tazminat istemine ilişkindir. Dava tarihi itibarıyla yürürlükte bulunan 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un 2. maddesinde, kanun kapsamının tüketici işlemi ile tüketiciye yönelik uygulamalar olduğu belirtilmiş, zikredilen yasanın 3/1-l bendinde tüketici işlemi; "Mal veya hizmet piyasalarında kamu tüzel kişileri de dâhil olmak üzere ticari veya mesleki amaçlarla hareket eden veya onun adına ya da hesabına hareket eden gerçek veya tüzel kişiler ile tüketiciler arasında kurulan, eser, taşıma,*

²⁴⁸ AKSOY, Sami: "Yargıtay 20. Hukuk Dairesi'nin Taşıma Sözleşmesinden Doğan Davalarda Görevli Mahkemeye Dair Yargı Yeri Belirleme Kararının Değerlendirilmesi", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Y. 2017, C.33, Sa.1, s. 301.

²⁴⁹ AKSOY, Sami: "6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanununun Taşıma Hukukuna Müdahalesi", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Y. 2015, C.31, Sa.2, s. 321 (Taşıma Hukukuna Müdahale).

²⁵⁰ Yargıtay 11.Hukuk Dairesi, E. 2016/14614, K. 2018/5794, T. 27.09.2018, <<https://www.hukukturk.com/yargitay-kararlari>>, 1.4.2024.

simsarlık, sigorta, vekâlet, bankacılık ve benzeri sözleşmeler de dâhil olmak üzere her türlü sözleşme ve hukuki işlemi ifade eder" şeklinde açıklanmış, aynı Yasa'nın 3/1-k bendinde ise tüketici; "Ticari veya mesleki olmayan amaçlarla hareket eden gerçek veya tüzel kişi" şeklinde tanımlanmıştır. 6102 sayılı ...'nın 4/1-a. maddesiyle, ticaret kanunda öngörülen hususlardan doğan hukuk davalarının ticari dava niteliğinde olduğu hüküm altına alınmış, aynı Yasa'nın 5/1. maddesinde ise asliye ticaret mahkemelerinin tüm ticari davalara bakmakla görevli olduğu belirtilmiştir. Somut olayda davacı, çalıştığı şirket tarafından ...'de düzenlenen toplantıya katılmak için davalıdan uçak bileti almış olup, mesleki amaçlarla hareket ettiği için tüketici olarak kabul edilemez. Taşıma işleri 6102 sayılı ...'nin 4. kitabında düzenlemiş olup, somut uyuşmazlık, taşıma ilişkiden kaynaklanan ticari dava niteliğindedir. Görev hususu kamu düzeninine ilişkin olup, yargılamanın her safhasında re'sen gözetilmelidir. Bu itibarla, mahkemece davalıyla yaptığı işlem bakımından mesleki amaçlarla hareket eden davacının tüketici olarak kabul edilemeyeceği, taraflar arasındaki uyuşmazlığın taşıma sözleşmesinden kaynaklanan ticari dava niteliğinde olduğu ve 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun'un uygulanmasını gerektirir bir hususun bulunmadığı nazara alınarak görevsizlik kararı verilmesi gerekirken, işin esası incelenerek, yazılı şekilde hüküm tesisi doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir."

Yine bir başka olayda; "Davacı, oğlu ile birlikte Ankara'dan Ağrı'ya gitmek için davalı şirketten uçak bileti satın aldığını, Check-in yaptırmasına rağmen uçak kabinine geçişinin engellendiğini, 3 yaşındaki oğlu ile ayrı yerlerde oturacağı için uçaktan indirildiğini, Van uçağına bindirildiğini, Ağrı'ya 9,5 saatte vardığını, seyahat özgürlüğünün engellendiğini, oğlunun ve eşinde bu olaydan etkilendiğini ileri sürerek olayın neden olduğu elem ve ızdırabın dindirilmesi için 10.000 TL manevi tazminatın davalıdan yasal faizi ile tahsilini istemiştir. Mahkemece, taraflar arasındaki ilişkinin 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun kapsamında kaldığı, bu Yasa'nın 23. maddesi uyarınca görevli mahkemenin tüketici mahkemesinin olduğu gerekçesiyle, mahkemenin görevsizliği, karar kesinleştiğinde dosyanın Ağrı Asliye Hukuk (Tüketici) Mahkemesi'ne gönderilmesine karar verilmiştir. Yukarıda da açıklandığı gibi uyuşmazlık taşıma hukukunu ilgilendirmekte olup, TTK'nun 4. maddesinin 1. bendi uyarınca anılan

yasada düzenlenmiş olan bütün hususlardan doğan hukuk davaları mutlak ticari dava sayılır. Bu durumda bu nitelikteki uyuşmazlığa tüketici mahkemesi sıfatıyla bakılarak, sonuçlandırılması mümkün olmadığından kararın açıklanan bu gerekçe itibariyle davalı yararına bozulması gerekmiştir.”²⁵¹

Doktrindeki bir görüşe göre, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin davalar mutlak ticari dava kapsamına girmektedir. TTK m.4 ve m.5 çerçevesinde bu tür davalar asliye ticaret mahkemelerinde görülmelidir. Bununla birlikte, hava taşıma sözleşmesinde uyuşmazlığın esasının değerlendirilip bundan sonra tüketici hakem heyeti, tüketici mahkemeleri veya asliye ticaret mahkemelerinde mi görüleceğinin tespit gerekir²⁵².

4. Dava Açma Süresi

Montreal Konvansiyonu'nun 35.maddesinde belirtildiği gibi, dava açma süresi hava taşıtının varış noktasına ulaşmasından ya da varması gereken tarihten ya da taşımanın sona erdiği tarihten itibaren 2 yıldır. Doktrinde bu sürenin niteliği ile ilgili tartışmalar vardır. İlk görüşe göre söz konusu süre hak düşürücü süre niteliğindedir²⁵³. Bu görüşe göre maddedeki “Eğer bir dava ... iki yıllık bir süreç içerisinde açılmazsa, hasara dair haklar geçersiz olacaktır.” ifadesi hak düşürücü süre olduğunu göstermektedir. İkinci görüşe göre, bu süreyi zamanaşımı olarak kabul etmek gerekmektedir²⁵⁴. Maddenin ikinci fıkrasındaki hakimın hukuku ibaresi zamanaşımına atıf yaptığını savunmaktadırlar. Yine bu görüşü savunanlar sözleşme hukukundaki temel ilkelere göre tereddüt olan hallerde hak düşürücü süre değil de zamanaşımı süresinin kabul edilmesi gerektiğini ifade etmektedirler²⁵⁵.

Montreal Konvansiyonu'na göre söz konusu iki yıllık sürenin taraflarca kararlaştırılıp sözleşme hükümleri kapsamında uzatılması mümkün olacaktır. Bununla birlikte söz konusu sürenin yolcu aleyhine kısaltılması da mümkün değildir²⁵⁶.

²⁵¹ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, E. 2012/9513, K. 2012/11823, T. 4.07.2012, <<https://lib.kazanci.com.tr/kho3/ibb/anaindex.html>>, 1.4.2024.

²⁵² AKSOY (Taşıma Hukukuna Müdahale), s. 335.

²⁵³ GÖLCÜKLÜ (Montreal Sözleşmesi), s. 165, KIRMAN, s. 173-174; ÜLGEN, s. 228.

²⁵⁴ BOZKURT BOZABALI, s. 203-204.

²⁵⁵ TARMAN (Yetki ve Tahkim), s. 113.

²⁵⁶ BİRİNCİ UZUN (Taşıyıcının Sorumluluğu), s. 154.

2 yıllık sürenin davaya bakan mahkemece hesaplanacağını belirtmiştik. Bu durumda TBK hükümleri uygulanacaktır. TBK m.93; “3. Ay olarak veya yıl, yarıyıl ve yılın dörtte biri gibi birden çok ayı içeren bir zaman olarak belirlenmiş süre, sözleşmenin kurulduğu gün ayın kaçınıcı günü ise, son ayın bunu karşılayan gününde dolmuş olur. Son ayda bunu karşılayan gün yoksa süre, bu ayın son günü dolmuş sayılır.” Bu durumda başlanılan günden itibaren 2 yılın dolmasıyla aynı ayın, aynı günü bu süre sona erecektir²⁵⁷.

5. Tahkim

Uyuşmazlıkların tahkim yolu ile çözümünde, taraflar mahkeme yargılamasına değil de hakem adı verilen üçüncü kişilere, bu uyuşmazlığı çözmek üzere yetki verir. Tahkim yargılaması hızlı, gizli, hakemlerin uzman olması gibi özellikleri nedeniyle alternatif uyuşmazlık çözüm yolu olarak karşımıza çıkmaktadır. Montreal Konvansiyonu m.34’te tahkim yoluna ilişkin bir düzenleme bulunmaktadır. Buna göre, “*Bu maddenin koşullarına tabi olmak kaydıyla, kargo için taşımacılık kontratının tarafları, bu Sözleşme kapsamındaki taşıyıcı sorumluluklarına ilişkin ihtilafların tahkim yoluyla çözülmesini şart koşabilirler. Bu tür bir anlaşma yazılı olacaktır. Hak talebinde bulunanın tercihine bağlı olarak, tahkim usulleri; madde 33’te anılan yargılama yetkilerinin biri dahilinde olacaktır. Hakem ya da uyuşmazlık mahkemesi bu Sözleşmenin koşullarını uygulayacaktır. Bu maddenin 2. ve 3. Paragraflarının koşulları her tahkim hüküm ya da anlaşmasının bir parçası sayılacak ve bunlar tahkim hükmü ya da anlaşmasının sözkonusu paragraflara aykırı herhangi bir şartı geçersiz ve hükümsüz olacaktır.*”

Taşıma sözleşmesinin tarafları, Montreal Konvansiyonu çerçevesinde taşıyıcının sorumluluklarına dair bir uyuşmazlık çıkması durumunda, tahkim yoluna başvurabilir. Ancak söz konusu maddede tahkim yargılamasına başvurabilmek için birtakım koşullar öngörülmüştür. Bunlardan ilki taşıma sözleşmesinin konusunun yük olması gerekmektedir. İkinci ise tahkim yerinin yukarıda bahsettiğimiz ve Montreal Konvansiyonu m.33’te düzenlenen yetki kurallarının biri dahilinde olması gerekir. Bu durumda, tahkim

²⁵⁷ BİRİNCİ UZUN (Taşıyıcının Sorumluluğu), s. 155.

yargılaması, taşıyıcının ikametgahı, esas iş merkezi, taşıma sözleşmesini yaptığı iş yeri veya varış yerinde yapılmalıdır.

Söz konusu maddede de belirtildiği üzere tahkim anlaşmasının yazılı olması gerekmektedir. Milletlerarası Tahkim Kanunu²⁵⁸ m.4/1 uyarınca; *“Tahkim anlaşması, tarafların, sözleşmeden kaynaklansın veya kaynaklanmasın aralarında mevcut bir hukuki ilişkiden doğmuş veya doğabilecek uyuşmazlıkların tümünün veya bazılarının tahkim yoluyla çözülmesi konusunda yaptıkları anlaşmadır. Tahkim anlaşması, asıl sözleşmeye konan tahkim şartı veya ayrı bir sözleşme ile yapılabilir.”*

Tahkim anlaşmasının, taraflar arasında bir uyuşmazlık çıkmadan önce ya da uyuşmazlık ortaya çıktıktan sonra da yapılması mümkündür.

Hakem veya hakemlerin, Montreal Konvansiyonu’nda düzenlenen hükümler çerçevesinde karar vermesi gerekir.

Yük taşıma sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklarda tahkim yargılamasına gidilmesi birçok avantajı beraberinde getirmektedir. Bunlardan ilki, tarafların hava yolu ile taşımalarda uzmanlaşmış hakem veya hakemleri seçme imkanıdır. Havacılık sektörünün prensipleri hakkında bilgi sahibi hakem veya hakemlerin uyuşmazlığa bakması, hukuki açıdan daha doğru karar vermelerini sağlayacaktır. İkinci ise, tahkim yargılaması gizli yürütüldüğünden tarafların ticari çıkarlarını, sözleşmeden doğan haklarını ve yükümlülüklerini güvence altına almaktadır²⁵⁹

Buna karşılık olarak, söz konusu maddede tahkim yargılamasına başvurulabilmesi için sözleşmenin konusunun yük olması gerektiği belirtildiğinden, yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından tahkim hükümlerinin uygulanması mümkün değildir. Bunun

²⁵⁸ Resmi Gazete, T. 5.7.2001, Sa.24453.

²⁵⁹ GARCIA, Daniela M. Rojas: “Should Air Cargo Disputes be Settled Through International Commercial Arbitration? A Commentary on the Arbitration Clause of the Montreal Convention of 1999”, The Aviation and Space Journal, Y. 2019, C.18, Sa.4, s.9.

nedeni, yolcuların milliyetinin hava yolu şirketlerinin tabiiyetinden farklı olması ve yolcuların, hava yolu işletmelerine kıyasla daha zayıf taraf olarak görülmesidir²⁶⁰.

6. Davanın Tarafları

Montreal Konvansiyonu'ndan kaynaklanan uyuşmazlıklara ilişkin mahkemelerde açılan davalarda, davacı ve davalı sıfatını kimlerin taşıyabileceği incelenecektir.

6.1 Davacı

Montreal Konvansiyonu hükümlerince yolcunun ölümü veya bedensel yaralanmaya maruz kalması durumunda, kimlerin dava açabileceği ile ilgili bir düzenleme yoktur. Bu durumda davacı sıfatına kimin haiz olduğu iç hukuk kurallarına göre tespit edilecektir.

Davacı, yolcunun bedensel yaralanmaya uğraması halinde yolcu olacaktır. Yolcunun ölümü durumunda, yolcunun mirasçıları davacı sıfatına sahip olacaktır.

6.2 Davalı

Montreal Konvansiyonu'nda akdi taşıyıcı, fiili taşıyıcı ve mütevali taşıyıcı düzenlenmiştir. Akdi taşıyıcı, yolcu ile taşıma sözleşmesi yapan taşıyıcı; fiili taşıyıcı ise taşımanın tümünü ya da bir kısmını gerçekleştiren taşıyıcıdır. Bu durumda akdi taşıyıcı taşımanın tümünden sorumludur. Fiili taşıyıcı ise kendi ifa ettiği kısımdan akdi taşıyıcı ile beraber müteselsil sorumludur²⁶¹.

Fiili taşıyıcının ifa ettiği kısım bakımından davalı sıfatı hem fiili taşıyıcıya hem de akdi taşıyıcıya ait olacaktır. Taşıyıcının adamları da davalı sıfatına sahip olabilir.

²⁶⁰ TARMAN, Zeynep Derya: “Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme (Montreal Sözleşmesi) Kapsamında Tahkim”, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2024, C.26, Sa.1, s. 9-10 (Tahkim).

²⁶¹ BİRİNCİ UZUN (Taşıyıcının Sorumluluğu), s. 134.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

YOLCU HAKLARI

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda hava yolu ile taşıma sözleşmelerine dair birtakım hususlar düzenlenmiştir. Bununla birlikte Konvansiyon'da yolcu hakları hususu gibi düzenlenmeyen veya eksik kalan durumlarda ülkelerin kendi iç hukukuna göre bu noksanlıkları gidermesi gerekmektedir. Ülkemizde de yolcu hakları ile ilgili düzenlemeler TSHK, Hava Yolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik ve Engelli ve Hareket Kabilitesi Kısıtlı Hava yolu Yolcuların Talimatı'da mevcuttur. Türkiye'deki bu düzenlemeler, Avrupa Birliği'ndeki düzenlemeler ile benzerlik taşımaktadır²⁶².

Bu bölümde Montreal Konvansiyonu'nda düzenlenmeyen yolcu haklarına ilişkin hususlar, 261/2004 sayılı Konsey Tüzüğü ve Hava yolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik gibi düzenlemelerde yer aralan hükümler çerçevesinde incelenecektir.

1. 261/2004 sayılı Avrupa Birliği Tüzüğü

Avrupa Birliği ve Montreal Konvansiyonu arasındaki ilişkiyi anlamak oldukça önemlidir. Avrupa Birliği, tüm Avrupa Birliği'ne üye devletleri de kapsayacak şekilde Montreal Konvansiyonu'na taraftır. Konvansiyon, Avrupa Birliği adına Konsey Kararı 2001/539/EC ile onaylanmıştır. Kararda, AB'nin hava taşımacılığı alanında yeknesaklığı sağlamayı amaçladığı ancak uygulamanın AB düzeyinde olmasına odaklandığı belirtilmektedir²⁶³.

²⁶² UÇAR, s. 160.

²⁶³ BOKAREVA, s. 172.

Hava yolu ile taşıma sözleşmelerinde yolcuların birtakım nedenlerden ötürü mağduriyet yaşamaları mümkündür. Bu mağduriyetleri engellemek veya en aza indirmek adına Avrupa Birliğinin 261/2004 sayılı Tüzüğü²⁶⁴ yürürlüğe konulmuştur.

Söz konusu 261/2004 sayılı Konsey Tüzüğü, yolcunun uçağa kabul edilmemesi, uçuş iptalleri veya uçuşun gecikmesi durumunda yolculara tazminat ve yardım konusunda ortak kuralları belirler. Giriş bölümünde de yolcular için yüksek bir koruma seviyesinden bahsedilmektedir²⁶⁵.

1.1 Yolcunun Uçağa Kabul Edilmemesi

261/2004 Sayılı AB Tüzüğü m.2’de uçağa kabul edilmeme tanımlanmıştır. Buna göre, *“uçağa kabul edilmeme ifadesi, yolcuların 3(2). maddeye uygun olarak binış için hazır bulunmasına rağmen, yolcunun taşınmasının reddedilmesini ifade etmekle birlikte sağlık, güvenlik veya güvenilir seyahat belgeleri gibi makul gerekçelerle taşımanın reddedilmesi uçağa kabul edilme sayılmayacaktır.”*

Yolcunun gidiş ve dönüş uçuşları olduğu durumlarda hava işletmesinin yolcunun gidiş uçuşunu iptal etmesi nedeniyle yolcunun başka bir uçuşa yönlendirmesi sonucunda yolcunun dönüş uçuşuna kabul edilmemesi yolcunun uçağa kabul edilmeme durumunu oluşturur²⁶⁶.

Söz konusu Tüzük m.4’te uçağa yolcunun kabul edilmemesi durumunda taşıyıcıya yani hava taşıma işletmesine birtakım sorumluluklar yüklenmiştir²⁶⁷. Bu durumda, hava

²⁶⁴ Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council, < <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32004R0261>>, 26.12.2024.

²⁶⁵ BOKAREVA, s. 172.

²⁶⁶ UÇAR, s. 163.

²⁶⁷ Madde 4: Uçağa Kabul Edilmeme

1. Bir işletmeci hava taşıyıcısı, bir uçuşta uçağa kabul edilmemenin gerekli olacağını makul şekilde öngördüğünde, öncelikle yolculara, rezervasyonlarından vazgeçmeleri karşılığında aralarında anlaşacakları koşullar çerçevesinde belirli avantajlar sunmak için gönüllü olmaları çağrısında bulunmalıdır. Gönüllülere, bu paragrafta belirtilen avantajlara ek olarak, 8.madde uyarınca yardım sağlanacaktır.
2. Yeterli sayıda gönüllü çıkmazsa, kalan rezervasyona sahip yolcuların uçağa kabul edilmesini sağlamak amacıyla işletmeci hava taşıyıcısı, istemeden yolcuların uçağa kabul edilmesini reddedebilir..
3. Yolcuların istemi olmadan uçağa kabul edilmemeleri halinde, işletmeci hava taşıyıcısı derhal onlara 7.maddeye göre tazminat ödeyecek ve 8. ve 9.maddelere uygun olarak yardım sağlayacaktır.

taşıma işletmesinin, yolcunun uçağa kabul edilmeme ihtimalinin öngörüldüğü hallerde ilk olarak yapması gereken, rezervasyonundan feragat etmek isteyen yolculara belirli yararlar veya menfaatler sunarak bir duyuru yapmaktır. Söz konusu duyurudan sonra yeterli gönüllü sayısına ulaşılamaması halinde ise; yolcuların bu yönde iradeleri olmaksızın hava işletmesi yolcuları uçağa kabul etmeyebilir. Bu durumda ise; kendi iradeleri olmaksızın uçağa kabul edilmeyen yolcular için yine aynı Tüzük'teki m.7-8-9 çerçevesinde yükümlülüklerini yerine getirmesi gerekmektedir.

Uçağa kabul edilmeme durumlarının çoğunda *overbooking* (kapasite fazlası rezervasyon) görülse de bu iki husus farklı kavramlardır. *Overbooking* yani kapasite fazlası rezervasyondan anlaşılması gereken “*hava taşıma işletmesinin bazı yolcuların iptal işlemi yapacakları düşüncesiyle satılmayan koltuk kalmaması için koltuk sayısından fazla bilet satması*” dır. Bununla birlikte uçağa kabul edilmeme halleri sadece *overbooking* (kapasite fazlası satış) ile sınırlı değildir²⁶⁸.

*Cachafeiro v. Iberia davasında*²⁶⁹; davacı Bay Rodríguez Cachafeiro ve Bayan Martínez-Reboredo Varela-Villamor Corunna (İspanya) dan Santo Domingo'ya gitmek üzere Iberia'dan uçak bileti satın almışlardır. Davacılar, Corunna havalimanındaki Iberia *check-in* kontuarında, 261/2004 sayılı Tüzük m.3(2)'de belirtilen koşullara uygun olarak, bagajlarını doğrudan varış noktalarına göre teslim etmişler ve ardışık iki uçuş için iki biniş kartı aldıktan sonra ilk uçuş 1 saat 25 dakika gecikmiştir. Söz konusu gecikmenin iki yolcunun Madrid'deki bağlantı uçuşunu kaçıracakları sonucunu doğuracağını düşünmeleri nedeniyle, Iberia 4 Aralık'ta saat 15.17'de ikinci uçuşları için saat 16.05'te planlanan biniş kartlarını iptal etmiştir. Davacılar ise Madrid'e varışlarında, son biniş çağrısında kapıya gelmişler ancak Iberia personeli biniş kartlarının iptal edildiği ve koltuklarının başka yolculara tahsis edildiği gerekçesiyle onlara biniş izni vermemiştir. Ayrıca davacılar başka bir uçuşla Santo Domingo'ya gitmek için ertesi gün beklemişler ve varış noktalarına 27 saat gecikme ile ulaşmışlardır. Davacılar Iberia'nın kendilerine uçağa kabul edilmeme

²⁶⁸ SARIKAYA, Necibe Kübra: Avrupa Birliği'nde Yolcu Hakları: 261/2004 Sayılı Tüzük Özelinde Bir İnceleme, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2019, s. 46.

²⁶⁹ Germán Rodríguez Cachafeiro and María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor v Iberia, Líneas Aéreas de España SA., Case C-321/11, <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62011CJ0321>>, 1.4.2024.

kapsamında 261/2004 sayılı Tüzük m.4(3) ve m.7(1)(c) uyarınca her biri için tazminat talebiyle mahkemeye başvurmuşlardır. Hava yolu işletmesi Iberia ise; bu iddiaları reddetmiş ve davanın bu mahkemeye getirilme nedenlerinin, uçağa kabul edilmeme durumu olarak değil, aksine başvurulara biniş izninin verilmesi kararının kapasiteyi aşan rezervasyonla ilişkilendirilemeyip, ancak önceki uçuşun gecikmesinden kaynaklandığı için kaçırılmış bir bağlantı olarak yorumlanması gerektiğini ileri sürmüştür. Mahkeme ise; uçağa kabul edilmeme kavramının tek bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde hemen ardışık uçuşlar için bir dizi rezervasyonu ve tek bir *check-in*'i içeren durumlarda, bir hava taşıyıcısının, bir rezervasyonunun parçası olan ilk uçuşun gecikmesi nedeniyle biniş izni vermemesi durumunu içerdğine karar vermiştir.

Görüldüğü üzere, bu durumda uçağa kabul edilmeme sadece “*overbooking*” yani kapasite fazlası satış nedeniyle değil, operasyonel sebepler ve buna benzer nedenlerle söz konusu olabilir²⁷⁰.

Rezervasyonlarından feragat etmek isteyen yolculara birtakım menfaatlerin sağlanması gerektiğinden bahsetmiştik. Söz konusu menfaatler para ya da para ile ölçülebilen bir hediye olmalıdır. Hava yolu işletmesi gönüllülere bilet ücretinin iadesi ya da yolcuya yeni bir uçuş ayarlama seçeneklerini sunmalıdır²⁷¹. Bu halde, rezervasyonlarından gönüllü vazgeçen yolcular söz konusu iki haktan birini seçmek durumunda kalacaklardır.

Yeterli gönüllü sayısına ulaşamaması halinde ise; hava yolu işletmesi yolcuları bu yönde iradeleri olmaksızın uçağa kabul etmeyebilir. Bu durumda ise hava yolu işletmesi yolcuya 261/2004 Sayılı Tüzük m.8’de belirtilen hususlar çerçevesinde tazminat ödemekle

²⁷⁰ GÖÇMEN, İlke/ KESKİN, Harun: “Avrupa Birliği Adalet Divanının Kararları Işığında Hava yolu Yolcu Hakları ile İlgili 261/2004 Sayılı Tüzük”, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Y. 2018, C.30, Sa.135, s. 454.

²⁷¹ UÇAR, s. 164.

yükümlü olacaktır²⁷². Söz konusu maddede uçuş mesafesi arttıkça tazminat miktarı da artmaktadır. Uçuşun mesafesi;

- (i) 1500 kilometre veya daha az olan tüm uçuşlarda 250 Avro,
- (ii) 1500 kilometreden fazla olan tüm Avrupa Birliği içindeki uçuşlar ve 1500 ile 3500 kilometre arasındaki diğer uçuşlar için 400 Avro,
- (iii) geriye kalan tüm uçuşlar için 600 Avro tazminat miktarı ödenmelidir.

Ayrıca yolculara alternatif bir uçuşla nihai varış noktalarına yönlendirme teklif edildiğinde, bu uçuşun planlanan varış zamanını

- (a) uçuş mesafesi 1500 kilometre veya daha az olan tüm uçuşlar için iki saat,
- (b) 1500 kilometreden fazla olan tüm Avrupa Birliği içindeki uçuşlar ve 1500 ile 3500 kilometre arasındaki diğer uçuşlar için üç saat,
- (c) geriye kalan uçuşlar için dört saat geçmezse %50 oranında azaltabilir. Ayrıca söz konusu tazminatın nakit, elektronik banka transferi, havale, çek veya yolcuyla akdedilen anlaşma ile başka şekilde ödenmesi mümkündür.

Yolcunun uçağa kabul edilmemesinde yolcuya tanınan bir başka hak ise; bilet ücretinin iadesi ya da güzergah değişikliğidir. Yolcu bu iki seçenektan birini seçmek durumundadır.

Hava yolu işletmesine tanınan diğer bir yükümlülük ise; bakım hakkıdır. Hava yolu işletmesi yolcuya yiyecek, içecek, otel konaklaması, otel ve hava yolu arasında ulaşımı

²⁷² Tazminat Hakkı

1. Bu maddeye atıfta bulunulduğunda, yolcular aşağıdaki tutarlarda tazminat alacaktır: (a) 1500 kilometre veya daha kısa tüm uçuşlar için 250 EUR; (b) 1500 kilometreden fazla olan tüm Topluluk içi uçuşlar ve 1500 ile 3500 kilometre arasındaki diğer tüm uçuşlar için 400 EUR; (c) (a) veya (b) kapsamına girmeyen tüm uçuşlar için 600 EUR. Mesafe belirlenirken, binişin reddedilmesi veya iptalin yolcunun varış saatini planlanan saatin ardından geciktirdiği son varış noktası temel alınacaktır.

2. Yolculara, 8. madde uyarınca nihai varış noktasına alternatif bir uçuşla yeniden yönlendirme teklif edildiğinde ve bu uçuşun varış süresi, orijinal olarak rezerve edilen uçuşun planlanan varış süresini aşmadığında: (a) 1500 kilometre veya daha kısa tüm uçuşlar için en fazla iki saat; veya (b) 1500 kilometreden fazla olan tüm Topluluk içi uçuşlar ve 1500 ile 3500 kilometre arasındaki diğer tüm uçuşlar için en fazla üç saat; veya (c) (a) veya (b) kapsamına girmeyen tüm uçuşlar için en fazla dört saat, işletmeci hava taşıyıcısı, 1. paragrafta belirtilen tazminatı %50 oranında azaltabilir.

3. Birinci paragrafta belirtilen tazminat, nakit, elektronik banka transferi, havale veya banka çeki ile ya da yolcunun yazılı onayı ile seyahat kuponları ve/veya diğer hizmetler olarak ödenecektir.

4. Birinci ve ikinci paragraflarda belirtilen mesafeler, büyük daire rotası yöntemi ile ölçülür.

sağlaması, iki telefon görüşmesi, teleks, faks ve e-mail gibi ücretsiz hizmetler sunması gerekmektedir²⁷³.

Bakım hakkına ilişkin *McDonagh v. Ryanair Ltd* davasında²⁷⁴; 20 Mart 2010'da İzlanda'daki Eyjafjallajökull Yanardağı'nın patlaması sonucu, yetkili hava trafik otoriteleri Kuzey Avrupa'nın büyük bir bölümünde hava sahasını kapatma kararı almıştır. Bu süreçte, uçuşu volkanik patlama nedeniyle iptal edilen yolculardan biri olan Bayan McDonagh 17 Nisan 2010 tarihinde, Faro'dan Dublin'e bir Ryanair uçuşu için bilet satın almış, ancak uçuşu volkanik patlama nedeniyle iptal edilmişti. Avrupa ile İrlanda arasındaki uçuşlar 22 Nisan 2010 tarihine kadar tamamen durdurulmuştur. Bayan McDonagh, 261/2004 Sayılı Tüzük uyarınca Ryanair'in kendisine herhangi bir bakım hizmeti sağlamaması üzerine, oluşan bakım maliyetlerini içeren toplam 1.129,41 avro tazminat talebiyle mahkemeye başvurmuştur. Mahkeme İzlanda'da meydana gelen volkan patlamasının olağanüstü halinde ötesinde olup olmadığını tartışmıştır. Ancak yapılan değerlendirmeler sonucunda, hava yolu şirketlerinin olağanüstü durumlarda dahi uçuşları iptal edilen yolculara bakım sağlama yükümlülüğü bulunduğu vurgulanmıştır. Bu yükümlülüğün herhangi bir sınırlamaya tabi olmadığı belirtilmiştir. Aksi bir yaklaşım, yolcuları zor durumda bırakacağı gibi bu yükümlülüğün temel amacını da zayıflatacaktır. Söz konusu yükümlülük, tüketici koruması ve yüksek seviyede yolcu koruması prensiplerine uygun olarak belirlenmiştir. Hava yolu şirketleri maliyetleri yolcu bilet fiyatlarına yansıtma özgürlüğüne sahiptir. Volkan patlamasının olağanüstü hal kapsamında değerlendirilmesinin ötesine geçip, yolcunun bakım hizmeti hakkından mahrum bırakılması, Tüzük'ün temel ilkelerine aykırı bir durum olarak görülmüştür. Bu nedenle, böyle bir yaklaşımın kabul edilemeyeceği sonucuna varılmıştır.

²⁷³ Bakım Hakkı

1. Bu maddeye atıfta bulunulduğunda, yolculara ücretsiz olarak şu hizmetler sunulacaktır: (a) Bekleme süresi ile makul bir orantıda yiyecek ve içecekler; (b) Aşağıdaki durumlarda otel konaklaması: Bir veya daha fazla gece konaklama gerekliliği ortaya çıktığında, veya Yolcunun planladığı süreden daha fazla bir konaklama gerekliliği doğduğunda; (c) Havaalanı ile konaklama yeri (otel veya diğer) arasındaki ulaşım.

2. Ayrıca, yolculara ücretsiz olarak iki telefon görüşmesi, teleks veya faks mesajı ya da e-posta hakkı sunulacaktır.

3. Bu madde uygulanırken, işletmeci hava taşıyıcısı, hareket kabiliyeti kısıtlı kişilerin ve onlara eşlik eden kişilerin ihtiyaçlarına, ayrıca refakatsiz çocukların ihtiyaçlarına özel bir önem gösterecektir.

²⁷⁴ McDonagh v. Ryanair Ltd, Case C-12/11, <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62011CJ0012>>, 24.11.2024.

1.2 Uçuş İptali

Uçuşun iptali, Tüzük m.2/1 uyarınca önceden planlanmış ve en azından bir yer için rezervasyon yapılan bir uçuşun gerçekleşmemesi şeklinde ifade edilmiştir²⁷⁵. Bu bağlamda, dikkat edilmesi gereken durum, bir yer için rezervasyon yapılmasının yeterli olmasıdır. Ücretin ödenmesinin veya ödenmemesinin uçuşun iptalinde herhangi bir anlam ifade etmeyecektir²⁷⁶.

Aurora Sousa Rodriguez and Others v Air France SA davasında²⁷⁷, davacılar, taşıyıcı Air France ile Paris (Fransa) ile Vigo (İspanya) arasında taşıma yapmak üzere bir hava taşıma sözleşmesi akdetmişlerdir. Söz konusu uçuş, 25 Eylül 2008 tarihinde planlanmış olup, Paris (Charles de Gaulle)'den saat 19.40'ta kalkması planlanmıştır. Uçuş planlandığı gibi kalktıktan birkaç dakika sonra pilot, uçağın teknik bir arıza nedeniyle kalkış noktasına, yani Paris Charles de Gaulle havaalanına geri dönme kararı almıştır. Söz konusu uçuşun üç yolcusu, bir sonraki gün, 26 Eylül 2008'de Paris Orly havaalanından Porto'ya (Portekiz) gitmek üzere saat 07.05'te kalkan bir uçuşa yönlendirilmiş ve oradan taksi ile Vigo'ya ulaşmışlardır. Başka bir yolcu, aynı gün, Paris'ten Vigo'ya, Bilbao üzerinden giden bir uçuşa yerleştirilmiştir. Diğer yolcular ise; Air France tarafından 26 Eylül 2008'de Paris'ten Vigo'ya giden bir uçuşa yerleştirilmiştir. Bir istisna dışında, önceki günkü uçuşun yolcularından hiçbiri Air France'ın masraflarını karşılayan konaklama veya yardım almamıştır. Davacılar, Air France'a karşı hava taşıma sözleşmelerinin ihlali nedeniyle tazminat talebi istemiyle mahkemeye başvurmuşlardır. Davacılar, 261/2004 Sayılı Tüzük m.7'de belirtilen, her biri için öngörülen 250 Euro sabit miktardaki tazminatı talep etmişlerdir. Davacılarından biri, ayrıca, Porto havaalanından Vigo'ya taksi ile transferi için yaptığı masrafların geri ödenmesini talep etmiştir. Diğer bir davacı, Paris havaalanındaki yemek masraflarının yanı sıra, köpeğinin başlangıçta beklenenden bir gün daha uzun süre boyunca pansiyon köpek kulübesinde tutulması nedeniyle oluşan masrafların da geri ödenmesini talep etmişlerdir. Tüm davacılar son olarak, Air France'ın kendilerine maruz

²⁷⁵ Madde 2: Tanımlar

(1) "iptal", daha önce planlanmış ve en az bir yerin rezerve edildiği bir uçuşun gerçekleştirilmemesi anlamına gelir.

²⁷⁶ SARIKAYA, s. 50.

²⁷⁷ *Aurora Sousa Rodríguez and Others v Air France SA*. Case C-83/10, <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62010CJ0083>>, 1.4.2024.

kaldıkları manevi zararlar karşılığında ek bir miktar ödeme emri yapması gerektiğini iddia etmişlerdir. Bu bağlamda, Mahkemeye göre, orijinal uçuş planlaması terk edilip, rezervasyon yapan yolcuların katıldığı bağımsız bir şekilde planlanmış başka bir uçuşa yönlendirildiği durumda, uçuşun iptalinden söz etmek mümkün olacaktır. Bu durumda, başlangıçta planlanan uçuşa yer ayırt eden tüm yolcuların başka bir uçuşa taşınması gerekli değildir. Bu konuda önemli olan, her bir taşınan yolcunun bireysel durumudur. Yani söz konusu yolcuya göre orijinal uçuş planlamasının terk edilmiş olmasıdır.

Görüldüğü üzere uçuşun iptali hallerinde her bir yolcu için hava yolu ile taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan orijinal uçuş planının terk edilmiş olması şartı aranması gerekecektir.

Finnair Oyj v. Timy Lassooy davasında²⁷⁸ Barcelona Havalimanı'nda 28 Temmuz 2006 tarihinde meydana gelen personel grevi nedeniyle, Finnair tarafından işletilen Barcelona-Helsinki 11.40 uçuşu iptal edilmiştir. Yolcuların mağduriyetini en aza indirmek amacıyla Finnair, uçuş planını yeniden düzenlemiştir. Bu doğrultuda, söz konusu uçuşun yolcuları, ertesi gün (29 Temmuz 2006) sabah 11.40'ta düzenlenen uçuşla veya aynı gün akşam 21.40'ta gerçekleştirilen özel bir uçuşla Helsinki'ye taşınmıştır. Ancak, bu yeniden planlama sonucunda, 29 Temmuz 2006'daki 11.40 uçuşu için bilet almış olan bazı yolcular, Helsinki'ye ancak 30 Temmuz 2006'da seyahat edebilmiştir. Timy Lassooy gibi 30 Temmuz 2006'daki 11.40 uçuşu için rezervasyonu bulunan ve uçağa binmek üzere havaalanına zamanında gelen yolcular ise, o gün düzenlenen özel bir 21.40 uçuşu ile Helsinki'ye ulaşmıştır. Mahkemeye göre olağanüstü durumların - grev gibi - örneğin grev gibi, hava taşıyıcısının sonraki uçuşlarını yeniden planlamasına neden olsa bile, yolcuların haklarını kısıtlamaz. Bu tür durumlar, hava taşıyıcısının sonraki uçuşlarda taşıma yükümlülüğünü reddetmesi veya yolculara tazminat ödeme yükümlülüğünden muaf olması için bir gerekçe olarak kabul edilemez. Sonuç olarak, Mahkeme, grev gibi olağanüstü koşulların ortaya çıkmasına rağmen, yolcuların taşıma ve tazminat haklarının korunması gerektiğine hükmetmiştir.

²⁷⁸ *Finnair Oyj v. Timy Lassooy*, Case C-22/11, <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62011CJ0022>>, 1.4.2024.

Uçuşların iptal edilmesi durumunda taşıyıcıya birtakım yükümlülükler yüklenmiştir. Bu yükümlülükler Tüzük m.5'de düzenlenmiştir²⁷⁹. Bu durumda, yolculara m.8 çerçevesinde bir seçimlik hak sunulmuştur. Bu haklar; bilet ücretinin iadesini talep etme ya da güzergah değişikliğidir. Hava taşıma işletmesinin uçuşu iptal edilen yolculara madde m.9/1-a ve m.9/2'deki hususları teklif etmesi gerekmektedir. Yolcuların bu seçimlik haklardan güzergah değişikliği talep etmeleri halinde, yeni uçuşun makul beklenen kalkış zamanı iptal edilen uçuş için planlanan kalkışın en azından bir gün sonrası ise yolculara m.9/1-b ve 9/1-c'de belirtilen yardım teklif edilmelidir.

Harms vs Vueling Airlines SA davasında²⁸⁰; Bay Harms, Almanya'nın Hamburg şehrinden Faro (Portekiz) şehrine, Barcelona (İspanya) üzerinden Vueling Airlines tarafından işletilen bir uçuş için eşi, kendisi ve dört çocuğu için opodo.de web sitesinden bilet satın almıştır. Bay Harms bu satın alma işlemi için Opodo'ya 1108,88 Avro ödemiştir. Aynı zamanda, Opodo 1031.88 Avro tutarında bir miktarı Vueling Airlines'a aktarmıştır. Bununla birlikte Harms ailesinin uçuşu, Vueling Airlines'ın planlanan seyahat planına uygun şekilde gerçekleştirilmemiş ve iptal edilmiştir. Harm ailesi ise 261/2004 sayılı Tüzük m.8(1)(a) uyarınca Vueling Airlines'ın kendilerine Opodo tarafından faturalandırılan 1108,88 Avro tutarındaki tam miktarın geri ödemesi talebi ile mahkemeye başvurmuştur. Hava yolu işletmesi Vueling Airlines, Opodo tarafından kendisine aktarılan ve Bay Harms

²⁷⁹ Uçuş İptali

1. Bir uçuşun iptali durumunda, ilgili yolculara: (a) İşletmeci hava taşıyıcısı tarafından 8.maddeye göre yardım teklif edilecektir; ve (b) İşletmeci hava taşıyıcısı tarafından 9(1)(a) ve 9(2) maddeleri uyarınca yardım teklif edilecek, ayrıca yeniden yönlendirme durumunda, yeni uçuşun makul şekilde beklenen kalkış saati iptal edilen uçuşun planlanan kalkış saatinden en az bir gün sonra ise, 9(1)(b) ve 9(1)(c) maddelerinde belirtilen yardım sağlanacaktır; ve (c) 7.madde uyarınca işletmeci hava taşıyıcısından tazminat hakkına sahip olacaklardır, ancak şu durumlar hariç: (i) İptal, planlanan kalkış saatinden en az iki hafta önce bildirilmişse; veya (ii) İptal, planlanan kalkış saatinden iki hafta ile yedi gün önce bildirilmişse ve yolculara yeniden yönlendirme teklif edilerek planlanan kalkış saatinden en fazla iki saat önce hareket etmelerine ve varış noktasına planlanan varış saatinden dört saatten daha az bir gecikmeyle ulaşmalarına olanak tanınıyorsa; veya (iii) İptal, planlanan kalkış saatinden yedi gün önce veya daha az bir süre içinde bildirilmişse ve yolculara yeniden yönlendirme teklif edilerek planlanan kalkış saatinden en fazla bir saat önce hareket etmelerine ve varış noktasına planlanan varış saatinden iki saatten daha az bir gecikmeyle ulaşmalarına olanak tanınıyorsa.

2. Yolculara iptal bildirildiğinde, olası alternatif ulaşım hakkında bir açıklama yapılmalıdır.

3. İşletmeci hava taşıyıcısı, iptalin tüm makul önlemler alınmış olsa bile kaçınılmaz olan olağanüstü durumlar nedeniyle meydana geldiğini kanıtlayabilirse, 7.maddeye göre tazminat ödemek zorunda değildir.

4. Yolcuya uçuşun iptal edilip edilmediği ve iptalin ne zaman bildirildiğine ilişkin ispat yükümlülüğü işletmeci hava taşıyıcısına aittir.

²⁸⁰ Dirk Harms, Ann-Kathrin Harms, Nick-Julius Harms, Tom-Lukas Harms, Lilly-Karlotta Harms, Emma-Matilda Harms v.Vueling Airlines SA, Case C-601/17, <<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=8FE589A86BC50D1DD634001C6E0FBB1B?text=&docid=205608&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=9221467>>, 24.11.2024.

tarafından satın alınan biletlerdeki 77 Avroluk farkı ödemek zorunda olmadığını ileri sürmüştür. Mahkeme ise 261/2004 sayılı Tüzük m.8(1)(a)'da belirtilen 'satın alınan biletin fiyatı üzerinden gerçekleştirilen ve 7(3) maddesinde belirtilen şekillerle tam miktarın geri ödenmesi' kavramı, söz konusu bilet için ödenen tutara mı, yoksa bir aracı işletmenin rezervasyon sürecinde yolcunun ödediği miktar ile hava yolu işletmesinin aldığı miktar arasındaki farkı mı ifade etmelidir, konusunu tartışmıştır. Mahkemeye göre bilet kavramının tanımından yola çıkılarak söz konusu internet sitesinin aldığı komisyon hava işletmesinin bilgisi dahilinde olacağından bu farkın ödenmesi gerekmektedir hükmünü vermiştir.

Yolcuların uçuşun iptal edilmesinde halinde tazminat talep etme hakları bulunmaktadır. Bununla birlikte bazı hallerde hava işletmecisinin bu yükümlülüklerinden kurtulması mümkündür. Bunlardan ilki hava işletmecisi yolcuya söz konusu uçuşun iptal edileceğini, planlanan kalkış zamanından en az iki hafta önce bildirmesidir.

İkincisi ise yolculara iptal bildirimini planlanan kalkış zamanından iki hafta ile yedi gün arasında yapılması ve yolculara planlanan kalkış zamanından en fazla iki saat önce hareket edecekleri ve varış yerine planlanan varış zamanından dört saat önce ulaşacakları şekilde güzergah değişikliğine yönlendirmesidir.

Üçüncüsü ise yolcuya planlanan kalkış zamanından yedi günden az bir süre kala iptal bildirimini yapılır ve yolculara planlanan kalkış zamanından en fazla bir saat önce hareket edecekleri ve varış yerine planlanan varış zamanından iki saat önce ulaşacakları çerçevesinde güzergah değişikliği önerisinin yapılmasıdır. Son olarak, hava taşıma işletmesi, iptali bütün uygun tedbirleri almış olsa dahi engelleyemeyeceği münferit bir durumun varlığını kanıtlarsa tazminat yükümlülüğü ortadan kalkacaktır²⁸¹.

Söz konusu olağanüstü hallere Tüzük'ün başlangıç kısmında örnekler verilmiştir. Buna göre, siyasi istikrarsızlık, uçuşun işleyişine uygun olmayan meteorolojik koşullar,

²⁸¹ SARIKAYA, s. 52.

güvenlik riskleri, beklenmeyen uçuş güvenliği eksiklikleri ve işleten hava taşıyıcının işleyişini etkileyen grevler olağanüstü haller olarak değerlendirilmesi gerekmektedir²⁸².

1.3 Uçuş Gecikmesi

Tüzükte; uçuşun gecikmesi kavramının tanımına ilişkin herhangi bir düzenleme yapılmamıştır. Uçuşun gecikmesi kavramından ne anlaşılması gerektiği yabancı mahkeme kararları uyarınca incelenecektir.

Uçuşun gecikmesine ilişkin en önemli kararlardan biri *Sturgeon and Others and Böck and Lepuschitz*²⁸³ kararıdır. Sturgeon ailesi, Frankfurt am Main (Almanya) ile Toronto (Kanada) arasında Condor'dan gidiş-dönüş biletleri satın almıştır. Toronto'dan Frankfurt'a dönüş uçuşu, 9 Temmuz 2005'te saat 16.20'de kalkması planlanmıştır. Ancak, *check-in* işleminden sonra, söz konusu uçuşun yolcularına uçuşun iptal edildiği bildirilmiştir. Bagajları geri verilen yolcular, geceyi bir otelde geçirdikten sonra, ertesi gün farklı bir uçuş için yeniden *check-in* yapmışlardır. Bu yeni uçuş, rezervasyonlarındaki uçuş numarasıyla aynı olmasına rağmen, Condor tarafından planlanmamış ve yolcular önceki gün tahsis edilen koltuklardan farklı koltuklara yerleştirilmiştir. Ayrıca, bu uçuş başka bir hava yolu şirketi tarafından da organize edilmemiştir. Uçak, planlanan varış zamanından yaklaşık 25 saat sonra, 11 Temmuz 2005 sabahı saat 07.00 civarında Frankfurt'a ulaşmıştır. Uçuşun iptali ve gecikmesi kavramlarını tartışan mahkemeye göre; 261/2004 Sayılı Tüzük m.2/1, m.5 ve m.6 uyarınca uçuşun gecikmesinin süresine bakılmaksızın, uzun bir gecikme dahi olsa, uçuşun hava taşıyıcısının orijinal planlamasına uygun bir şekilde işletildiği durumda, uçuşun iptal edilmiş olarak değerlendirilemeyeceği şeklindedir.

²⁸² “(14) Montreal Konvansiyonu'nda olduğu gibi, işletmeci hava taşıyıcılarının yükümlülükleri, tüm makul önlemler alınmış olsa bile kaçınılmaz olan olağanüstü durumlar söz konusu olduğunda sınırlı tutulmalı veya hariç tutulmalıdır. Bu tür olağanüstü durumlar özellikle siyasi istikrarsızlık, ilgili uçuşun operasyonuna uygun olmayan meteorolojik koşullar, güvenlik riskleri, beklenmedik uçuş güvenliği aksaklıkları ve işletmeci hava taşıyıcısının operasyonunu etkileyen grevler gibi durumlarda meydana gelebilir.”

²⁸³ *Sturgeon and Others and Böck and Lepuschitz*, Case C-402/07, <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:62007CJ0402>>, 1.4.2024.

Yolcular, uçuşun gecikmesi hallerinde birtakım haklara sahip olurlar²⁸⁴. Söz konusu haklar gecikmenin süresine bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Eğer gecikme en az beş saat ise hava taşıma işletmecisinin Tüzük m.8/1-a çerçevesinde yolcuya iki seçimlik hak sunmalıdır. Bu haklar, biletin ücretinin iadesi ya da güzergah değişikliği teklifidir. 1500 kilometre veya daha az olan uçuşlarda en az iki saat, 1500 kilometreden fazla Avrupa Birliği içindeki uçuşlar ve 1500-3500 kilometre mesafedeki başka bütün uçuşlarda en az üç saat, bahsedilen koşulların kapsamında olmayan uçuşlarda ise en az dört saatli bir gecikme halinde yolculara m.9/1-a ve m.9/2'de belirtilen yardımlar, makul olarak beklenen kalkış zamanı önceki ilan edilen kalkış zamanından en az bir gün sonraysa, m.9/1-b ve m.9/1-c'de belirtilen yardımların teklif edilmesi gerekmektedir.

Uçuşun iptalinden farklı olarak uçuşun gecikmesinde yolcuya m.7 kapsamında tazminat hakkı tanımamıştır.

Nitekim bir ABAD kararında²⁸⁵, "*İlgili yolcular, her biri České aerolinie ile Prag (Çek Cumhuriyeti) ile Abu Dabi (Birleşik Arap Emirlikleri) üzerinden Bangkok (Tayland) uçuşları için rezervasyon yaptırmıştır. Bu bağlantılı uçuşlardan ilki, Prag ile Abu Dabi'yi birbirine bağlayan ve České aerolinie tarafından işletilen uçuş planına uygun olarak gerçekleşmiş ve uçak belirlenen varış noktasına zamanında ulaşmıştır. Ancak, ikinci uçuş, Etihad Airways tarafından işletilen ve Abu Dabi ile Bangkok'u birbirine bağlayan uçuş, bir kod paylaşım anlaşması kapsamında gerçekleştirilmiş ve varış noktasına 488 dakika gecikmeyle ulaşmıştır. Yolcular, 261/2004 Sayılı Tüzük m.7(1)(c) gereğince tazminat talep etmiş, ancak České aerolinie bu talebi reddetmiştir. Bunun üzerine yolcular, České aerolinie'ye karşı dava açmıştır. İlk derece mahkemesi, České aerolinie'nin uzun gecikmeye sebep olan uçuşu gerçekleştirilmemiş olmasına rağmen, 261/2004 Sayılı Tüzük*

²⁸⁴ Gecikme

1. İşletmeci bir hava taşıyıcısı, bir uçuşun planlanan kalkış saatinden daha fazla gecikeceğini makul bir şekilde öngördüğünde: (a) 1500 kilometre veya daha kısa uçuşlar için iki saat veya daha fazla; veya (b) 1500 kilometreden fazla olan tüm Topluluk içi uçuşlar ve 1500 ile 3500 kilometre arasındaki diğer tüm uçuşlar için üç saat veya daha fazla; veya (c) (a) veya (b) kapsamına girmeyen tüm uçuşlar için dört saat veya daha fazla gecikme durumunda, yolculara işletmeci hava taşıyıcısı tarafından şu yardımlar sunulacaktır: (i) 9(1)(a) ve 9(2) maddelerinde belirtilen yardım; ve (ii) Makul şekilde beklenen kalkış saati, daha önce bildirilen kalkış saatinden en az bir gün sonrasına ertelenmişse, 9(1)(b) ve 9(1)(c) maddelerinde belirtilen yardım; ve (iii) Gecikme en az beş saat ise, 8(1)(a) maddesinde belirtilen yardım.

2. Her durumda, yardım her mesafe kategorisine ilişkin yukarıda belirtilen süreler içinde sunulacaktır.

²⁸⁵ Cs and Others v České aerolinie, C-502/18, <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62018CJ0502>>, 1.4.2024.

m.3(5) uyarınca bu tazminatı ödemekle yükümlü olabileceğine hükmetmiştir. Sonuç olarak, özellikle tek bir rezervasyonun konusu olan ve bir kod paylaşım anlaşması kapsamında işletilen bağlantılı uçuşlar durumunda, gerekirse, uzun bir gecikme nedeniyle ödeme yapmak zorunda kalan işleten hava taşıyıcısının, gerçekleştirmediği bir uçuşu etkileyen bu gecikmeden sorumlu olan işleten hava taşıyıcısına karşı bir dava açması ve bu mali maliyet için tazminat talep etmesi gerekecektir. Yukarıdakiler ışığında, yönlendirilen soruya verilecek cevap, bir rezervasyonun konusu olan ve biri bir Üye Devlet'in topraklarında bulunan bir havaalanından kalkıp diğeri bir Üye Devlet olmayan bir havaalanına giden ve diğeri bir Üye Devlet olmayan bir havaalanı üzerinden seyahat eden iki uçuşun bulunduğu bağlantılı uçuşlar durumunda, hedefine ulaşmada 3 saatten fazla bir gecikme yaşayan bir yolcunun, bu gecikmenin nedeni ikinci uçuşta ortaya çıkıyorsa, bu ikinci uçuşu bir Üye Devlet'te bulunan bir topluluk hava taşıyıcısı tarafından gerçekleştirilmişse, tazminat talebinde bulunabileceği ve bu talebi bu yönetmelik uyarınca gerçekleştiren topluluk hava taşıyıcısına karşı yapabileceği yönünde olmalıdır.”

1.4 Yolcuya Tanınan Diğer Haklar

Tüzük kapsamında hava yolu ile taşınan yolculara birtakım haklar tanınmıştır. Bu haklardan tazminat hakkı, geri ödeme veya güzergah değişikliği hakkı, bakım hakkına ilişkin açıklamalar yapılmıştır. Bununla birlikte, bu bölümde yolculara tanınan diğer haklar incelenecektir.

1.4.1 Üst Sınıf veya Alt Sınıfa Yerleştirme

Tüzük m.10'da yolcunun üst sınıf veya alt sınıfa yerleştirmesine dair hüküm düzenlenmiştir. Buna göre, yolcunun uçak biletinde belirtilen sınıftan daha düşük bir sınıfa yerleştirilmesi halinde yolcunun hava işletmesinden tazminat talep etme hakkı bulunmaktadır.

Hava işletmesi, yolcuyu biletle düzenlenen sınıftan daha düşük bir sınıfa yerleştirmesi halindeki uçuşlar 1500 kilometre veya daha kısa tüm uçuşlar içinse bilet

ücretinin %30'u yolcuya ödenmelidir. Avrupa Birliği içinde fakat AB üyesi ülkelerden Fransa'nın deniz aşırı toprakları arasındaki uçuşlar hariç olmak üzere 1500 kilometreden fazla ve 1500 kilometre-3500 kilometre arasındaki tüm uçuşlarda bilet ücretinin %50'sinin yolcuya ödenmesi gerekmektedir. Son olarak ise bahsedilen iki durum dışında kalan ve AB'ye üye devletlerin Avrupa'daki toprakları ile Fransa'nın deniz aşırı toprakları arasında yapılan uçuşlar da dahil olmak üzere tüm uçuşlarda yolcuya bilet ücretinin %75'i hava işletmesinde ödenmelidir. Bu halde hava işletmesi; bahsedilen miktarları yedi gün içinde ödemesi gerekmektedir.

Aynı zamanda, yolcunun uçuş biletinde düzenlenen sınıftan daha yüksek bir sınıfa hava işletmesi tarafından yolcunun yerleştirilmesi halinde hava işletmesinin yolcuya sunduğu bu hizmetten ötürü ek bir ücret talep etmesi mümkün olmayacaktır.

Mennens v Emirates Direktion für Deutschland davasında²⁸⁶ bilet kavramına ilişkin tartışmalar yapılmıştır. Bay Mennens, Emirates tarafından işletilen bir dizi uçuşa katılmasına olanak tanıyan, her şey dahil bir bilet satın almıştır. Bay Mennens, Almanya'nın Düsseldorf şehrinde 26-27 Temmuz 2013 gecesi Dubai (Birleşik Arap Emirlikleri)'ne, ardından 29 Temmuz 2013'te Dubai'den Tokyo (Japonya)'ya, Singapur (Singapur)'dan Dubai'ye olan uçuşları ise 23-24 Ağustos 2013 gecesi ve son olarak 24 Ağustos 2013'te Dubai'den Frankfurt (Almanya)'a gerçekleştirmeyi planlamıştır. Düsseldorf-Dubai ve Dubai-Tokyo uçuşları birinci sınıfta, Singapur-Dubai ve Dubai-Frankfurt uçuşları ise business sınıfta yapılacak olmasına rağmen Bay Mennens'in biletinde her bir uçuşun ücreti ayrı ayrı belirtilmemiştir. Bunun yerine bilete, toplam 2471,92 Avro tutarında bir fiyat yer almıştır. Bu tutarın 2371 Avrosu tarife fiyatı, geri kalanı ise çeşitli "vergiler ve ücretler" olarak belirtilmiştir. Hava yolu işletmesi Emirates, Bay Mennens'i Düsseldorf ile Dubai arasında birinci sınıftan business sınıfa düşürdüğü için, bu durumda kendisine Bay Mennens 261/2004 Sayılı Tüzük m.10/2-c uyarınca bilet fiyatının vergiler ve ücretler de dahil olmak üzere %75'ine denk gelen 1853.94 Avro'luk kısmı için bir geri ödeme yapılmasını hava yolu işletmesi Emirates'ten talep etmiştir. Bu talebe cevaben ise Emirates, Bay Mennens'e sadece 376 Avro geri ödemiştir. Emirates'e

²⁸⁶ Mennens v Emirates Direktion für Deutschland, Case C-255/15, <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62015CJ0255>>, 1.4.2024.

göre, bir biletle bir yolcunun bir dizi uçuşa katılmasına izin verildiği ve bu uçuşlardan birinde veya uçuş segmentlerinden birinde yolcunun alt sınıfa düşürüldüğü durumda, 261/2004 sayılı Tüzük m.10/2-c tarafından öngörülen geri ödemenin yüzdesinin biletin genel fiyatına değil, sadece uçuşun veya uçuş segmentinin fiyatına uygulanması gerektiğini savunmaktadır. Emirates'in savunduğu bir ikinci durum ise bu yüzdenin, sadece vergilerin dahil olmadığı fiyata değil, vergiler de dahil fiyata uygulanması gerektiğini ileri sürmektedir²⁸⁷.

Mahkemenin yaptığı değerlendirmeye göre; 261/2004 Sayılı Tüzük m.10/2 ve m.2/f ile birlikte yorumlanarak, bir yolcunun bir uçuşta alt sınıfa düşürülmesi durumunda, etkilenen yolcu için geri ödeme miktarının belirlenmesinde dikkate alınacak fiyatın, yolcunun alt sınıfa indirildiği uçuşun fiyatı olması gerekir. Ancak söz konusu fiyatın bilete belirtilmemesi durumunda, o uçuşta taşıma hakkı veren bilete göre belirlenmesi gerektiğini ifade edilmektedir. Bu durumda, geri ödeme miktarı, o uçuşun mesafesinden ve yolcunun seyahat etmeye hak kazandığı toplam mesafenin oranından elde edilen katsayıya denk gelen bilet fiyatının kısmına dayanmalıdır.

1.4.2 Sınırlı Hareket Kabiliyetine Sahip Kişiler ve Özel İhtiyaçları Olan Kişiler

261/2004 sayılı Tüzük m.11'de sınırlı hareket kabiliyetine sahip ya da özel ihtiyaçlarına olan kişilere ilişkin hüküm düzenlenmiştir²⁸⁸. Buna göre, hava işletmelerinin sınırlı hareket kabiliyetine sahip kişilere ve söz konusu kişilere refakat edenler ya da yine söz konusu kişilere refakat etmek üzere bulunan sertifikalı rehber köpeklere ve tek başına seyahat eden çocuklara öncelik vermesi gerekmektedir.

Uçağa kabul edilmeme, uçuşun iptali ve her türlü gecikme hallerinde sınırlı hareket kabiliyetine sahip kişiler ve söz konusu kişilerin refakatçileri, tek başına seyahat eden

²⁸⁷ GÖÇMEN/KESKİN, s. 477.

²⁸⁸ Hareket kabiliyeti kısıtlı kişiler veya özel ihtiyaçları olan kişiler

1. İşletmeci hava taşıyıcıları, hareket kabiliyeti kısıtlı kişilere ve onlara eşlik eden kişilere veya sertifikalı hizmet köpeklerine, ayrıca refakatsiz çocuklara öncelik vermelidir.

2. Uçağa kabul edilmeme, iptal veya her türlü gecikme durumunda, hareket kabiliyeti kısıtlı kişiler ve onlara eşlik eden kişiler ile refakatsiz çocuklar, 9.madde uyarınca mümkün olan en kısa sürede bakım hakkına sahiptir.

çocuklar da dahil olmak üzere Tüzük m.9’da bahsedilen bakım hakkına en kısa sürede sahip olmaları gerekmektedir. Hava yolu işletmesinin bu tür kişilere yiyecek, içecek, bazı hallerde otel hizmeti, ücretsiz iki telefon görüşmesi, teleks veya faks mesajı veya e-posta hizmetlerini sunmalı ve bu hizmetleri sunarken özel bir özen ve dikkat göstermesi gerekmektedir.

1.4.3 Diğer Tazminat Talepleri

Yolcunun hangi hallerde tazminat hakkına sahip olacağından bahsetmiştik. Bununla birlikte, Tüzük m.12’de diğer tazminatlara ilişkin bir düzenleme bulunmaktadır²⁸⁹.

Buna göre, Tüzük’teki tazminata dair hükümler, yolcunun diğer tazminat hakkı taleplerine hanel getirmeyecek şekilde uygulanır. Tüzük kapsamında yapılan tazminat ödemeleri, diğer tazminat oranlarından düşülebilir.

İç hukukun ilgili ilkeleri ve kuralları ve içtihat da dahil saklı kalmak üzere Tüzük m.4/1’de düzenlenen gönüllü bir şekilde rezervasyonlarından vazgeçen yolcular için yukarıda bahsedilen hükümler uygulanmayacaktır.

1.4.4 Yolculara Haklarını Bildirme Yükümlülüğü

Hava yolu işletmesi Tüzük m.14 çerçevesinde yolculara hakları hakkında bilgilendirme yapmak durumundadır²⁹⁰. Hava işletmesi *check-in* işlemleri sırasında, yolcuların açıkça görebileceği bir şekilde ve aşağıdaki metni içeren net okunabilir bir

²⁸⁹ Ek tazminat

1. Bu Tüzük kapsamında sağlanan tazminat, böyle bir tazminattan düşülebilir.

2. Ulusal hukukun ilgili ilke ve kurallarına, içtihatlar dahil olmak üzere, hanel getirmeksizin, 1. paragraf, 4(1) maddesi uyarınca gönüllü olarak rezervasyonunu devreden yolcular için uygulanmaz.

²⁹⁰ Yolcuların hakları konusunda bilgilendirilme yükümlülüğü

1. İşletmeci hava taşıyıcısı, *check-in* esnasında yolcuların kolayca görebileceği bir şekilde aşağıdaki metni içeren, okunaklı bir duyurunun gösterilmesini sağlar: “Eğer uçağa kabul edilmemeniz veya uçuşunuzun iptal edilmesi ya da en az iki saat gecikmesi durumunda, haklarınızı belirten metni, özellikle tazminat ve yardım ile ilgili olarak, *check-in* kontuarından veya biniş kapısından isteyiniz

2. Uçağa kabul etmeyen veya uçuşu iptal eden işletmeci hava taşıyıcısı, etkilenen her yolcuya bu Tüzük uyarınca tazminat ve yardım kurallarını belirten yazılı bir bildirim sağlar. Aynı şekilde, en az iki saat gecikmeden etkilenen her yolcuya da eşdeğer bir bildirim sağlanır. Ayrıca, 16. maddede belirtilen ulusal yetkili makamın iletişim bilgileri yolcuya yazılı olarak verilmelidir.

3. Bu maddenin hükümleri, görme engelli ve az gören kişiler açısından uygun alternatif yollarla uygulanır.

bildirinin yer aldığından emin olmalıdır: “Eğer uçağa kabul edilmeme veya uçuşunuz en az iki saat geciktiğinde ya da uçuşun iptali halinde, haklarınızı, özellikle tazminat ve yardım konularında içeriği belirten metni, check-in kontuarında veya biniş kapısında isteyin.”

Yolcunun uçuşa kabul edilmemesinde veya uçuşun iptal edilmesi durumunda hava işletmesinin, zarara uğrayan tüm yolculara, söz konusu Tüzük uyarınca tazminat ve destek hükümlerini içeren yazılı olarak bildiri sağlaması gerekmektedir. Aynı zamanda, en az iki saatlik bir gecikme yaşayan her yolcuya da hava işletmesinin eşdeğer bir bildiri sağlanması gerekir. Bununla birlikte, Tüzük m.16’da belirtilen ulusal yetkili kurumun iletişim bilgileri de yolcuya yazılı olarak verilmelidir.

Buna ek olarak görme engelli ya da görme kabiliyetinde eksik yaşayan kişiler için yukarıda bahsedilen hava yolu işletmesinin yolculara haklarını bildirme yükümlülüğünü uygun alternatif yöntemlerle uygulaması gerekmektedir.

2. Hava Yolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik

Ülkemizde yukarıda bahsedilen AB Tüzüğü’ne benzer bir düzenleme Hava Yolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik çıkarılmıştır. Söz konusu Yönetmelikteki hükümler AB Tüzüğü’ndeki düzenlemeleriyle paraleldir²⁹¹. Yolcuların uçağa kabul edilmediği, uçuşu iptali veya uçuşun ertelenmesi gibi durumlardaki hangi haklara sahip olduğu konular düzenlenmiştir²⁹².

²⁹¹ AVCI, Zehra: Sivil Hava Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Yolcu Hakları. Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2018, C.26, Sa.2, s.482.

²⁹² SERDAR, İlknur: “Hava Yolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik Kapsamında Yolcuların Hakları”, Yaşar Üniversitesi Elektronik Dergisi, Y. 2013, Sa.8, s. 2328.

2.1 Uygulama Alanı

Yönetmeliğin 2.maddesinde ne tür yolcuların söz konusu Yönetmelikteki haklara sahip olacağı düzenlenmiştir²⁹³.

Görüldüğü üzere hem Türk ve yabancı menşeli hava taşıma işletmelerinin yolcuları söz konusu haklara sahip olacaktır. Burada dikkat edilmesi gereken husus ise Türk menşeli hava yolu taşıma işletmelerinin Türkiye'deki herhangi bir havaalanını iniş ve biniş yeri olarak tayin ettiği durumlardaki yolcular da bu kapsama dahil olacaktır²⁹⁴.

Aynı zamanda hava taşıma işletmesi, tur düzenleyicisi veya yetkili bir seyahat acentesinin yolcuya söz konusu uçuş öncesi yazılı olarak bildirilen saatte ve öngörülen bir şekilde uçuş öncesi kontrole başvuran yolcular da bu Yönetmelik'in kapsamına gireceklerdir. Yazılı olarak herhangi bir zaman belirtilmediği durumlarda ise yolcuların ilan edilen hareket zamanından en geç kırk beş dakika önce uçuş öncesi kontrole başvuran yolculara da uygulanacaktır.

Bir hava taşıma işletmesi veya tur operatörü tarafından, sebebe bakılmaksızın, bilette belirtilen uçuştan başka bir uçuşa aktarılmış olan yolcular ve ücretsiz seyahat eden yolcular ve doğrudan veya dolaylı olarak halka açık olmayan indirimli bilette seyahat eden yolcular

²⁹³ "(1) Bu Yönetmelik;

a) Türk menşeli hava taşıma işletmelerinin Türkiye'deki havaalanlarına/havaalanlarından, yabancı menşeli hava taşıma işletmelerinin ise Türkiye'deki havaalanlarından gerçekleştirdikleri tarifeli ve tarifersiz tüm uçuşlarda, ilgili uçuş için onaylanmış rezervasyona sahip olan ve

1) Hava taşıma işletmesi, tur operatörü veya yetkili bir seyahat acentesi tarafından önceden ve yazılı olarak (elektronik ortam da dahil olmak üzere) belirtilen saatte ve öngörülen şekilde veya

2) Havayolunun bilet satışta belirttiği süreden önce veya herhangi bir zaman belirtilmediği takdirde, yolcuların ilan edilen hareket saatinden en geç kırk beş dakika önce,

6 ncı maddede belirtilen uçuş iptalleri durumu haricinde uçuş öncesi kontrole (check-in) başvuran yolcuları,

b) Bir hava taşıma işletmesi veya tur operatörü tarafından, sebebe bakılmaksızın, bilette belirtilen uçuştan başka bir uçuşa aktarılmış olan yolcuları,

c) Ücretsiz seyahat eden yolcular ve doğrudan veya dolaylı olarak halka açık olmayan indirimli bilette seyahat eden yolcular ile biriktirilen mil veya puanlarla seyahat eden yolcuları, kapsar.

(2) Bu Yönetmelik, yalnızca motorlu ve sabit kanatlı hava araçlarıyla taşınan yolcular için geçerlidir.

(3) Bu Yönetmelik yolcuların, 13/6/2003 tarihli ve 25137 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Paket Tur Sözleşmeleri Uygulama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelikte yer alan haklarını etkilemez. Bu Yönetmelik, uçuş iptali haricinde herhangi başka bir nedenle paket turun iptal edilmesi durumunda geçerli değildir."

²⁹⁴ SERDAR, s. 2330.

ile biriktirilen mil veya puanlarla seyahat eden yolcular da bu uygulamanın kapsamı içindedir.

Hava Yolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik yalnızca motorlu ve sabit kanatlı hava araçlarıyla taşınan yolcuları kapsayacaktır. Bu durumda; helikopter, motoru olmayan planör, balon zeplin gibi araçlarla yapılan taşımalarda söz konusu Yönetmelik uygulanmayacaktır²⁹⁵.

2.2 Uçağa Kabul Edilmeme

Yolcunun uçağa kabul edilmemesi, hava taşıma işletmesinin yolcuyu herhangi bir haklı sebep olmaksızın uçağa kabul etmemesi şeklinde ifade edilir. Yönetmelik m.4/n uyarınca bu husus düzenlenmiştir²⁹⁶. Buna göre, uçağa kabul edilmemeden bahsetmek için birtakım şartların gerçekleşmesi gerekmektedir. Bunlardan ilki, uçağa kabul edilmeme haklı bir sebebe dayanmadan gerçekleşmelidir. Bu durumda, sağlık, emniyet, güvenlik veya uygun olmayan seyahat belgeleri gibi haklı sebepler bulunmaksızın yolcu uçağa kabul edilmemelidir.

Aynı zamanda yolcuların uçuşa kabul edilmek üzere onaylanmış rezervasyon kaydı olan geçerli bir bilete sahip olması gerekmektedir. Yolcunun uçuş öncesi kontrole belirtilen zamanda başvurması ve eğer bu zaman belirtilmemişse hareket saatinden kırk beş dakika önce başvurması gerekmektedir. Son olarak ise hava taşıma işletmesinin yolcuyu taşımayı reddederek uçuşa kabul etmemesi gerekir.

²⁹⁵ DURGUT, Ramazan: “Hava Yolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarının Türk Hukukunda Düzenlenişi”, Ankara Barosu Dergisi, Y. 2018, C.76, Sa.1, s. 199.

²⁹⁶ “n) Uçağa kabul edilmeme: 2 nci maddenin birinci fıkrasında öngörülen hususlar kapsamında, sağlık, emniyet, güvenlik, uygun olmayan seyahat belgeleri gibi sebeplerle uçuşa kabul edilmemeleri için makul gerekçelerin bulunduğu durumlar hariç olmak üzere, uçuşa kabul edilmek üzere onaylanmış rezervasyon kaydı olan geçerli bir bilete sahip olmalarına rağmen yolcuların uçağa kabul edilmemesini.”

Uçuşa kabul edilmeme durumunda taşıyıcının AB Tüzüğü'nde bahsedilen uygulamalara benzer uygulamaların gerçekleşmesi gerekir²⁹⁷.

Uçuşa kabul edilmeme halinde yolcuya birtakım haklar tesis edilmiştir. Bu haklar; tazminat hakkı, bedelin iadesi veya bir sonraki düzenlenecek uçak seferinde yer ve hizmet hakkıdır.

2.2.1 Tazminat Hakkı

Yolcunun uçağa kabul edilmemesi nedeniyle tazminat hakkına sahip olması için bazı şartların gerçekleşmesi gerekir. Bunlardan ilki yolcunun onaylanmış bir rezervasyona sahip olmasıdır. İkincisi ise hava yolu işletmesinin bilet satışında belirttiği süreden önce veya böyle bir sürenin tayin edilmediği hallerde ise yolcunun ilan edilen uçuş zamanından en geç kırk beş dakika önce kontrole (*check in*) başvurması gerekir. Aynı zamanda haklı bir sebep olmaksızın yolcunun uçağa kabul edilmemesi gerekmektedir.

Tazminatın miktarının ne kadar olması gerektiği Yönetmelik m.8'de düzenlenmiştir. Buna göre, “(1) *Bu maddeye atıfta bulunulması durumunda, yolculara iç hat uçuşlar için 100 Avronun Türk Lirası cinsinden karşılığı tutarında tazminat verilir. Dış hat uçuşlarında ise yolculara;*

- a) *1500 kilometre veya daha kısa tüm uçuşlar için 250 Avronun Türk Lirası cinsinden karşılığı,*
- b) *1500 ile 3500 kilometre arası uçuşlar için 400 Avronun Türk Lirası cinsinden karşılığı,*
- c) *3500 kilometreden daha uzun uçuşlar için 600 Avronun Türk Lirası cinsinden karşılığı,*

²⁹⁷ Madde 5

“(1) Uçuşu icra eden hava taşıma işletmesi, bir uçuşta uçağa kabul edilmeme durumunun öngörülmesi halinde, öncelikle ilgili yolcu ile uçuşu icra eden hava taşıma işletmesi arasında mutabık kalınacak menfaatler karşılığında rezervasyonundan feragat edecek gönüllüler bulmak için duyuru yapar; gönüllülere, 9 uncu madde hükümlerine uygun olarak yardımcı olur. Söz konusu yardım, bu fıkrada öngörülen menfaatlere ek olarak gerçekleştirilir.

(2) Rezervasyonu olan geriye kalan diğer yolcuların uçuşa kabul edilmelerine olanak verecek yeterli sayıda gönüllü çıkmadığı takdirde, uçuşu icra eden hava taşıma işletmesi, yolcuları kendi iradeleri dışında uçağa kabul etmeyebilir.

(3) Yolcuların iradeleri dışında uçuşa kabul edilmemeleri durumunda, uçuşu icra eden hava taşıma işletmesi derhal 8 inci, 9 uncu ve 10 uncu maddelerde belirtilen yükümlülükleri yerine getirmek zorundadır.”

tutarında tazminat verilir. Tazminat alacaklarının Türk Lirası cinsinden karşılığı hesaplanırken biletin satın alındığı, yani bilet için ödemenin yapıldığı güne ait Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası döviz satış kuru esas alınır.”

Yolcular kapasite fazlası rezervasyon sonucunda uçuşa kabul edilmemeleri halinde hem maddi hem de manevi zararların tazmini için mahkemeye başvurabilirler. Nitekim bir Yargıtay kararında²⁹⁸; *“Davacılar vekili, müvekkillerinin 26/01/2012 tarihinde İstanbul Aktarmalı olarak Almanya'ya gitmek üzere uçak bileti satın aldıklarını, havaalanında banko elamanınca uçuşun henüz açık olmadığı, beklemek gerektiğinin bildirildiğini, uçuş saati yaklaştığında halen uçuşun açılmadığının söylendiğini, aynı uçağı bekleyen yaklaşık 6 kişinin işlemleri yapılarak uçağına alındığı halde müvekkillerinin ve 2 kişinin kaldığını, uçak dolduğundan isterlerse ertesi gün sabah uçabileceklerinin bildirildiğini, bu şekilde müvekkillerinin Almanya'ya gidemediklerini, vize 2 günlük olduğundan başka bir uçakla gitme şanslarının da olmadığı, tekerlekli sandalyeye bağlı davacı ...'un yaşadığı mağduriyetin aşikar olduğunu ileri sürerek, yapılan masraflar, harcanan zaman ve emek sebebiyle toplam 4.963,00 TL maddi, 100.000,00 TL manevi tazminatın tahsiline karar verilmesine talep ve dava etmiştir. Davalı vekili, sektör uygulanmasından kaynaklanan olayda davacılarca otel, servis hizmeti ile rezervasyon değişikliği tekliflerinin kabul edilmediğini, yaşanan olayın havacılık sektörünün doğası gereği olduğunu, uçak biletlerinin mil ile alınıp açık bilet olduğunu ve her zaman kullanılabileceğini, talep edilen zararların tazmininin konvansiyonda öngörülmediğini, manevi tazminat şartlarının oluşmadığını belirterek, davanın reddine karar verilmesini istemiştir. Mahkemece, iddia, savunma ve benimsenen bilirkişi raporu kapsamında, bilirkişi raporunun dosya kapsamına, sunulan delillere, yasal düzenlemelere uygun olduğu gerekçesiyle, davanın kısmen kabulüyle 1.189,25 TL'nin dava tarihinden itibaren işleyecek yasal faiziyle davalıdan tahsiline, 1.500,00 TL mahrum kalınan kâr ile ilgili talep atıye terk edildiğinden karar verilmesine yer olmadığına, fazlaya dair istemlerin reddine ve manevi tazminat taleplerinin reddine karar verilmiştir. Kararı, tarafların vekilleri temyiz etmiştir. Davacılar vekilinin temyiz itirazlarının incelenmesine gelince; dava, havayolu taşıma sözleşmesinden kaynaklanan maddi ve manevi tazminat istemine ilişkindir. Davacılar vekili,*

²⁹⁸ Yargıtay 11.Hukuk Dairesi, E. 2014/13992, K.2014/20286, T. 23.12.2014, <<https://lib.kazanci.com.tr>>, 1.4.2024.

müvekkillerinin İstanbul Aktarmalı olarak Almanya'ya gitmek üzere uçak bileti satın aldıklarını, aynı uçağı bekleyen yaklaşık 6 kişinin işlemleri yapılarak uçağı alınığı halde müvekkillerinin ve 2 kişinin kaldığını, uçak dolduğundan isterlerse ertesi gün sabah uçabileceklerinin bildirildiğini, bu şekilde müvekkillerinin Almanya'ya gidemediklerini, tekerlekli sandalyeye bağı davacı ...'un yaşadığı mağduriyetin aşikar olduğunu ileri sürerek eldeki davayı açmış, mahkemece yapılan yargılama sonunda, şartları oluşmadığı gerekçesiyle manevi tazminat isteminin reddine karar verilmiştir. Davacılar vekili, davalının -overbook- uygulaması sebebiyle müvekkillerinin uçağı alınmadığını, bu sebeple bir süre havalimanında bekledikten sonra evlerine döndüklerini, davacılarından ...'un tekerlekli sandalye ile hareket edebildiğini bildirerek manevi tazminat talebinde bulunmuştur. Davacıların, davalının fazladan bilet satması sebebiyle uçağı alınmadıkları hususu dosya kapsamı itibari ile çekişmesizdir. Somut olayda, üzerinde durulup, tartışılması gereken husus, davalı havayolu şirketinin fazla bilet satışı sebebiyle uçağı alınmayan yolcuların manevi tazminat talebinde bulunup bulunamayacakları üzerinde toplanmaktadır. Havayolu şirketlerinin maliyeti azaltmak ve kar elde edebilmek amacı ile istatistik yardımı ile yaptıkları hesaplamalar ışığında, bilet alıp uçağı binmeyen yolcuların oranı dikkate alınmak suretiyle fazladan bilet satışı yaptıkları, bu doğrultuda zaman zaman fazladan satılan biletler sebebiyle bazı yolcu ya da yolcuların uçakta yer kalmaması sebebiyle uçağı alınamadıkları bilinen bir olgudur. Uygulamada “overbooking” adı verilen fazladan satış nedeniyle, uçağı alınmayan bazı yolcuların mağduriyeti gündeme gelebilmekte, bu mağduriyet manevi zarar boyutuna ulaşabilmekte ve bunun sonucunda manevi tazminata hükmedilmesi gündeme gelebilmektedir. Manevi zarar; kişinin duygusal dengesini bozan, yaşama sevincini, yaşama keyfini azaltan, panik, korku, dehşet, yas, öfke, iğrenme, elem, küçük düşme, utanç duyma, moralsizlik, tedirginlik, ümitsizlik, yalnızlık hissi, aşağılık hissi, hayal kırıklığı gibi olumsuz duygular, sarsıntılar veya fiziksel acılar olarak tanımlanabilir. Somut olayda, önceden alınan havayolu yolcu taşıma biletleri kapsamında, davacılar gerekli hazırlıkları yapmak suretiyle ... Havalimanına gitmişler ancak davalının yaptığı fazla bilet satışı sebebiyle yolculuk yapmaksızın havalimanından ayrılmak durumunda kalmışlardır. Her ne kadar davalı tarafça, -overbooking- işleminin olağan bir uygulama olduğu savunulmuşsa da, bir takım işlem ve uygulamaların zaman içinde olağan hale gelmesi, o işlem ve uygulamanın doğru olduğu

anlamına gelmeyeceği gibi kişiler üzerindeki olumsuz etkinin de ortadan kalkmasını gerektirmez. Bu hali ile yukarıda yapılan tanımdan da anlaşılacağı üzere, yolcu adaylarının üzerlerine düşen tüm edim ve özeni yerine getirmelerine karşın uçağa alınmamları olgusu, başlı başına manevi zarara neden olabileceği gibi söz konusu uygulama, uçağa alınan ve alınmayan kişiler arasında ayrımcılığa yol açabilen ve Anayasa ile korunan eşitlik ilkesini zedeleyici bir potansiyel taşımaktadır. Kaldı ki, davalı basiretli bir tacir gibi hareket etmek durumunda olup, havayolu taşımacılığı, başlı başına özel bir izni gerektiren, kendine has mevzuatı ve genişletilmiş sorumlulukları olan bir ticari faaliyettir. Bu durumda, yukarıda açıklanan ilke ve esaslar ışığında, davacıların salt “overbooking” uygulaması sebebiyle uçağa alınmamak suretiyle manevi zararlarının oluştuğu göz önüne alınmak ve gerekirse davalı kurumun yapmış olduğu konaklama, bir sonraki uçuşta yer temini gibi teklifler de değerlendirilmek suretiyle davacılar yararına uygun bir manevi tazminata hükmedilmek gerekirken, yazılı şekilde, şartları oluşmadığından bahisle ret hükmü kurulması doğru görülmemiş, hükmün davacılar yararına bozulması gerekmiştir.”

Yönetmelik m.9'da geri ödeme veya güzergah değişikliği düzenlenmiştir²⁹⁹. Yine aynı Yönetmelik m.10'da ise hizmet hakkı düzenlenmiştir³⁰⁰.

Bununla birlikte maddede geçen makul ölçüde ifadesi uygulamada birtakım karışıklıklara sebebiyet vermektedir. Yolcunun sunulan hizmetlerden memnun kalmaması veya beğenmemesi durumunda ne olacağı konusunda sorunlar çıkabilir. Ayrıca maddede belirtildiği üzere hava yolu işletmesinin kabiliyeti kısıtlı kişiler ve refakatçileri ile tek başına seyahat eden çocuklara öncelik ve özel ilgi göstermek zorunluluğu vardır.

2.3 Uçuşun İptali

Yönetmelik m.4/g uyarınca uçuşun iptali; *“Önceden planlanmış olan ve en azından bir yerin rezerve edildiği bir uçuşun gerçekleştirilmemesini”* ifade eder. Burada gecikme

²⁹⁹Madde 9: “(1) Bu maddeye atıfta bulunulan hallerde, yolculara aşağıdaki seçenekler arasında tercih yapma hakkı verilir:

a) Seyahatin gerçekleştirilmeyen bölüm veya bölümleri ile yolcunun planlamış olduğu seyahatin tamamlanmasının artık herhangi bir anlamı kalmaması durumunda seyahatin gerçekleştirilen bölüm veya bölümleri için, bilet ücretinin tamamının satın alınmış olduğu fiyat üzerinden nakit olarak veya elektronik banka havalesi, banka ödeme emirleri, banka çekleri ile ödenmesi veya yolcunun imzalı mutabakatı olması durumunda seyahat fişleri ve/veya diğer hizmetler şeklinde en geç yedi gün içinde iade edilmesi; ayrıca yolcunun seyahatinin ilk başlangıç noktasına ilk fırsatta dönmesini sağlayacak bir dönüş uçuşunun ücretsiz sağlanması.

b) Benzer taşıma şartları altında, en erken fırsatta son varış yerine güzergah değişikliğinin sağlanması.c) Son varış yerine, boş koltuk durumuna bağlı olarak, yolcunun uygun göreceği daha sonraki bir tarihte, benzer taşıma şartları altında güzergah değişikliğinin yapılması.

(2) Birinci fıkranın

(a) bendinde yer alan hükümler, Paket Tur Sözleşmeleri Uygulama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik hükümlerinden doğabilecek tazminat hakkı hariç, uçuşları bir paketin parçasını oluşturan yolcular için de geçerlidir.

(3) Bir şehir veya bölgeye birden fazla havaalanının hizmet etmesi durumunda, uçuşu icra eden hava taşıma işletmesinin rezervasyonu onaylanmış olan yolculara alternatif bir havaalanına bir uçuş teklif etmesi halinde, uçuşu icra eden hava taşıma işletmesi, yolcunun o alternatif havaalanından rezervasyonun yapılmış olduğu havaalanına veya yolcu tarafından kabul edilen başka yakın bir varış noktasına transfer edilmesine ait masrafi karşılamak zorundadır.”

³⁰⁰ Madde 10: “(1) Bu maddeye atıfta bulunulması halinde, aşağıdaki hizmetler yolculara bedelsiz olarak sağlanır.

a) Bekleme süresine uygun olarak;

1) İki ile üç saat arası gecikmelerde, makul ölçüde sıcak ve soğuk içecekler,

2) Üç ile beş saat arası gecikmelerde sıcak ve soğuk içecekler ile günün zamanına göre kahvaltı veya yemek,

3) Beş saat ve üzeri gecikmelerde sıcak ve soğuk içecekler ile günün zamanına göre kahvaltı veya yemek, ilave sıcak ve soğuk içecekler ile ilave hafif ara yemeği.

b) Bir veya daha fazla gece konaklamanın gerekli hale geldiği durumlarda veya yolcu için ilave bir konaklamanın gerekli hale geldiği durumlarda, otele veya uygun bir konaklama tesisinde konaklama.

c) Havaalanı ve konaklama yeri (otel veya benzeri) arasındaki ulaşım.

(2) Birinci fıkrada belirtilen hizmetlere ilaveten, yolculara ücretsiz olarak süre kısıtlaması olmaksızın iki telefon görüşmesi, faks mesajı veya e-posta hizmeti teklif edilmesi zorunludur.

(3) Uçuşu icra eden hava taşıma işletmesi, özellikle hareket kabiliyeti kısıtlı kişiler ve refakatçileri ile tek başına seyahat eden çocukların bu maddede belirtilen ihtiyaçlarının karşılanması sırasında özel ilgi göstermek zorundadır.”

kavramı ve iptal kavramı arasındaki ayırım yapılması gerekmektedir. Uçuşun iptalinde yolcuya tazminat hakkı tanınsa da uçuşun gecikmesi halinde yolcuya tazminat hakkı tanınmamıştır.

Doktrinde uçuşun iptali ve uçuşun gecikmesinin tespitinin yapılabilmesi için bazı kriterler vardır³⁰¹. Bu kriterlerden en önemlisi zaman kavramıdır. Uygulamada gecikme veya iptalin tespiti yapılırken gecikme süresinden kaynaklanmaktadır. Bununla birlikte bu süre için kesin, belirli veya herkes tarafından kabul edilen bir süre değildir.

Uçuşun iptal edilmesinde yolcuya “tazminat, para iadesi, güzergah değişikliği, konaklama, yeme-içme, telefon ve internet hizmeti” gibi haklar tanınmıştır³⁰². Yönetmelik m.6 uyarınca bu haklar düzenlenmiştir³⁰³.

Hava taşıma işletmesi uçuşun iptali durumunda tazminat yükümlülüğünden kurtulması mümkündür. Örneğin hava taşıma işletmesinin yolcuyu planlanan hareket zamanından belirli bir süre önce iptalden haberdar etmesi halinde hava işletmesinin tazminat yükümlülüğü ortadan kalkar.

³⁰¹ SERDAR, s. 2370.

³⁰² SERDAR, s. 2372.

³⁰³ Madde 6:

“(1) Bir uçuşun iptal edilmesi durumunda uçuşu icra eden hava taşıma işletmesi;

a) İlgili yolculara, 9 uncu madde hükümlerine uygun olarak yardım teklif eder.

b) İlgili yolculara, 10 uncu maddenin birinci fıkrasının (a) bendi ve 10 uncu maddenin ikinci fıkrasına uygun olarak yardım teklif eder ve güzergahın değiştirildiği hallerde yeni uçuşun beklenen kalkış zamanının, iptal edilen uçuş için planlanmış olan kalkış zamanından sonraki gün veya günler içerisinde olması halinde ek olarak 10 uncu maddenin birinci fıkrasının (b) ve (c) bentlerinde belirtilen yardım teklif eder.

(2) Yolcular, 8 inci madde hükümlerine göre;

1) Planlanan hareket zamanından en az iki hafta öncesinde iptalden haberdar edilmedikleri takdirde,

2) Planlanan hareket zamanından iki hafta ila yedi gün öncesinde iptalden haberdar edilmedikleri, kendilerine planlanan hareket saatinden en fazla iki saat önce kalkışlarına ve son varış yerlerine planlanan varış saatinden en fazla dört saat sonra ulaşmalarına olanak veren güzergah değişikliği teklif edilmediği sürece,

3) Planlanan hareket saatinden yedi günden kısa zaman öncesinde iptalden haberdar edilmedikleri ve planlanan hareket saatinden en fazla bir saat önce ayrılmalarına ve son varış yerlerine planlanan varış saatinden en fazla iki saat sonra ulaşmalarına olanak veren güzergah değişikliği teklif edilmediği sürece, uçuşu icra eden hava taşıma işletmesinden tazminat alma hakkına sahiptir.

(3) Yolcular iptalden haberdar edildiklerinde, uçuşu icra eden hava taşıma işletmesi kendilerine olası alternatif ulaşım yolları hakkında da bilgi vermek zorundadır.

(4) Uçuşu icra eden hava taşıma işletmesi, tüm tedbirleri almasına rağmen olağanüstü hallerin iptale neden olduğunu kanıtlayabildiği takdirde 8inci madde hükümlerine göre tazminat ödemekle yükümlü olmaz.

(5) Yolcunun uçuşun iptali konusunda haberdar edilip edilmediği ve ne zaman haberdar edildiğine ilişkin ispat yükümlülüğü uçuşu icra eden hava taşıma işletmesine aittir.

(6) Yolcu iletişim bilgisinin, hava taşıma işletmesine talep edilmesine karşın hava taşıma işletmesine verilmemesi veya yanlış verilmesi durumunda, hava taşıma işletmesi sorumluluktan kurtulur.”

Belirli süreler ise maddede belirtilmiştir. Bu durumda yolcuya hareket vaktinden en az iki hafta öncesinden uçuşun iptal edildiğinin haber verilmesi, hareket vaktinden iki hafta ila yedi gün öncesinde uçuşun iptalinin haber verilmesi ve yine hareket saatinden en fazla iki saat önce kalkışlarına ve son varış yerlerine planlanan varış saatinden en fazla dört saat sonra ulaşmalarına olanak sağlayacak güzergah değişikliği teklif edilmesi, hareket saatinden yedi günden kısa zaman öncesinde iptalden haberdar edilmedikleri ve planlanan hareket saatinden en fazla bir saat önce ayrılmalarına ve son varış yerlerine planlanan varış saatinden en fazla iki saat sonra ulaşmalarına olanak veren güzergah değişikliği teklif edilmesi durumlarında hava taşıma işletmesinin sorumluluğu ortadan kalkar.

Yolcuya uçuşun iptali hususunda haber verilip verilmediğinin ispat yükü hava işletmesine aittir³⁰⁴.

Aynı zamanda yolcunun iletişim bilgilerini yanlış veya eksik vermesi durumunda da hava taşıma işletmesinin tazminat yükümlülüğü ortadan kalkacaktır.

Bir başka tazminat yükümlüğünü ortadan kaldıran durum ise hava taşıma işletmesinin tüm tedbirleri almasına rağmen olağanüstü hallerin iptale neden olduğunu kanıtlamasıdır. Olağanüstü haller Yönetmelik m.4/ğ'de belirtilmiştir. Buna göre, *“Uçuşu icra eden hava taşıma işletmesinin çalışmasını etkileyen özellikle siyasi istikrarsızlık, ilgili uçuşun gerçekleştirilmesine uygun olmayan meteorolojik şartlar, doğal afetler, güvenlik riskleri, beklenmedik uçuş emniyeti noksanlıkları ve grev gibi durumlar”*. Bununla birlikte bu fıkrada belirtilen haller sayımının niteliği sınırlayıcıdan çok örnekleyicidir³⁰⁵.

2.4 Uçuşun Tehiri

Uçuşun tehiri ya da gecikmesi kavramı Yönetmelikte tanımlanmamıştır. Bununla birlikte gecikmenin iki şekilde gerçekleştiğinden bahsetmek mümkündür. Gecikme esasında, kararlaştırılan zamanda hareket edilmemesi ve kararlaştırılan zamanda hareket

³⁰⁴ SERDAR, s. 2379.

³⁰⁵ SERDAR, s. 2381.

edilmesine rağmen önceden belirtilen zamanda varış yerine ulaşılaması şeklinde ifade edilebilir³⁰⁶.

Uçuşun gecikmesi durumunda da yolculara birtakım hizmet hakları tanınmıştır. Bunlar Yönetmelik m.10/1-a çerçevesinde; “a) Bekleme süresine uygun olarak;

- 1) İki ile üç saat arası gecikmelerde, makul ölçüde sıcak ve soğuk içecekler,
- 2) Üç ile beş saat arası gecikmelerde sıcak ve soğuk içecekler ile günün zamanına göre kahvaltı veya yemek,
- 3) Beş saat ve üzeri gecikmelerde sıcak ve soğuk içecekler ile günün zamanına göre kahvaltı veya yemek, ilave sıcak ve soğuk içecekler ile ilave hafif ara yemeği.”

Burada önemle belirtilmesi gereken başka bir husus ise uçuşun gecikmesinde tazminat hakkı düzenlenmemiştir. Bu durumda uçuşun tehiri hallerinde yolcuların tazminat talebi hakkı bulunmayacaktır.

Yolculara haklarının bildirilmesi yükümlülüğü de taşıyıcının yükümlülükleri arasındadır. Nitekim Yönetmelik m.15 uyarınca; “Uçuşu icra eden hava taşıma işletmesi, uçuş öncesi kontrol (check-in) işlemi sırasında, -Uçağa kabul edilmediğiniz, uçuşunuz iptal edildiği veya en az iki saat tehir edildiği takdirde, alacağımız hizmetler ile ilgili haklarınızı belirten metni check-in kontuarından veya uçağa biniş kapısından isteyiniz.- ifadesini içeren Türkçe ve İngilizce bir bildirim okunaklı bir şekilde yolcular tarafından açıkça görülebilmesini sağlamak zorundadır. Yolcuyu uçağa kabul etmeyen veya bir uçuşu iptal eden hava taşıma işletmesi, etkilenen her yolcuya bu Yönetmeliğe göre tazminat ve yardım kurallarını belirleyen yazılı bir bildirim sunmakla yükümlüdür. Ayrıca, uçuşu icra eden hava taşıma işletmesi en az iki saatlik bir tehirde etkilenen her yolcuya bu kapsamda sözlü, yazılı ve/veya elektronik formatta bildirmekle yükümlüdür. Bu maddede belirtilen hükümler, görme engelli kişiler için uygulanırken uygun alternatif yöntemler kullanılır.”

Görme engelli kişilere bu bilgilendirmeler yapılırken hava işletmesinin sesli ve anlaşılır bir şekilde açıklaması gerekebilir³⁰⁷

³⁰⁶ ÜLGEN, s. 183.

³⁰⁷ SERDAR, s. 2407.

SONUÇ

Görüldüğü üzere hava taşımacılığı özellikle I.Dünya Savaşı sonrasında gelişmeye devam etmiş ve günümüzde uluslararası anlamda en çok tercih edilen taşıma yolu olmuştur. Her ne kadar Covid-19 pandemisi süresince hava yolu ile taşımalarda bir duraksama getirirse de; bu durum, pandemi sonrası dönemde devam etmemiştir.

Günümüzdeki hava yolu ile taşıma seviyesi neredeyse pandemi öncesi dönemi geçmeye başlamıştır. Bahse konu olan taşımaların sıklıkla tercih edilmesi uyumsuzlukların çözümünde ortak bir hukuki düzenleme olması gerektiği sonucunu doğurmuştur.

Uluslararası hava yolu ile taşıma sözleşmelerini düzenleyen ilk hukuki çerçeve 1929'daki Varşova Konvansiyonu ile yapılmıştır. Yapılan düzenlemenin eski tarih olması nedeniyle Varşova Konvansiyonu'nun sonrasında birçok düzenleme de yapılmıştır. Bunlar arasında 1955 Lahey Konvansiyonu, 1961 Guadalajara Ek Konvansiyonu, 1971 Guatemala Konvansiyonu vardır. En son düzenleme ve çalışmamızın konusu Montreal Konvansiyonu ise 1999 yılında yapılmıştır.

1999 Montreal Konvansiyonu'nun karşımıza çıkmasıyla birlikte, Varşova Konvansiyonu ilga edilmemiştir. Günümüzde hâlâ sadece Varşova Konvansiyonu'na taraf olup Montreal Konvansiyonu'na taraf olmayan ülkeler mevcuttur. Varşova Konvansiyonu hava yolu ile taşımalara temel bir kaynak olarak varlığını sürdürmektedir.

1999 Montreal Konvansiyonu'nda birçok yeni düzenlemeler getirilmiştir. Bu yenilikler arasında Varşova Konvansiyonu'nda düzenlenen dört yetki kuralına yeni bir beşinci yetki kuralının eklenmesidir. Beşinci yetki kuralına hem doktrinde hem de uygulamada birçok eleştiri getirilmiştir.

1999 Montreal Konvansiyonu'nun uygulanabilmesi için birtakım şartların oluşması gerekmektedir. İlk olarak taşıma yapılan ülkelerin Montreal Konvansiyonu'na taraf devlet olmaları gerekmektedir. Taraflar arasında bir hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinin

varlığı aranmaktadır. Doktrinde hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği tartışmalıdır. Çalışmamızın konusu hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi olduğundan sözleşmenin konusu canlı insan olmalıdır. Aynı zamanda söz konusu sözleşmelerin uluslararası bir niteliğe haiz olmaları gerekmektedir. Hava taşıyıcısının taşıma taahhüdü karşısında yolcunun bir ücret ödemesi gerekmektedir.

Aynı zamanda Montreal Konvansiyonu'nun 17.maddesinde Varşova Konvansiyonu'na benzer şekilde kaza sonucunda yolcunun ölümü veya bedensel yaralanmaya uğramasında taşıyıcının sorumluluğu düzenlenmiştir. Bu durumda Montreal Konvansiyonu m.17'de belirtilen taşıyıcının sorumluluğuna başvurmak için bazı koşulların yerine getirilmesi gerekmektedir. Buna göre bir kaza bulunmalı ve bu kaza sonucunda yolcunun ölümü veya bedensel yaralanmaya uğraması gerekmektedir. Söz konusu kazanın, yolcu taşıyıcının egemenliği altındayken gerçekleşmesi gerekir. Kaza kavramının tanımı Montreal Konvansiyonu'nda düzenlenmediğinden uygulamada birtakım sorunlar çıkabilmektedir.

Montreal Konvansiyonu'nda yolcunun sahip olduğu haklar tam düzenlenmediğinden 261/2004 Sayılı Avrupa Birliği Tüzüğü hükümleri ile bu eksiklikler tamamlanmıştır. Ülkemizde de bu hükümlerle paralel Hava Yolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik yürürlüğe konulmuştur.

Sonuç olarak, Montreal Konvansiyonu'nun uygulamada çok geniş bir yeri kapsadığını ve birçok ülke tarafından kabul gördüğünden bahsetmek gerekir. Uluslararası hava yolu ile taşımaya dair hükümleri düzenleyen Montreal Konvansiyonu çok önemli bir hukuki çerçeve oluşturmaktadır. Bununla birlikte, hızlıca gelişen teknolojiler göz önüne alındığında hava yolu ile taşımacılıkta da değişimler görülebilir. Bu durumda Montreal Konvansiyonu hükümlerinin de güncellenmesi ihtiyacı ortaya çıkmaktadır.

KAYNAKLAR

AKKURT, Sinan Sami: Sivil Hava Yolu İle Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Konya 2014 (Hukuki Sorumluluk).

AKKURT, Sinan Sami: “Sivil Hava Yolu Taşıyıcısının Akdi Sorumluluğunun Kapsamı ve Sorumluluğunun Sınırlandırılması”, Mevlana Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2014, C.2, Sa.1, s.141-165 (Sorumluluğun Sınırlandırılması).

AKSOY, Sami: “Yargıtay 20. Hukuk Dairesi’nin Taşıma Sözleşmesinden Doğan Davalarda Görevli Mahkemeye Dair Yargı Yeri Belirleme Kararının Değerlendirilmesi”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Y. 2017, C.33, Sa.1, s.295-301.

AKSOY, Sami: “6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun Taşıma Hukukuna Müdahalesi”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Y. 2015, C.31, Sa.2, s.305-336 (Taşıma Hukukuna Müdahale).

ARSLAN, Ramazan: “Hukuk Muhakemeleri Kanunu’nun Geçici Hukuki Korumalar Konusunda Getirdiği Yenilikler” , Bankacılar Dergisi, Y. 2013, Sa. Özel Sayı, s. 7-27.

AVCI, Zehra: Sivil Hava Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Yolcu Hakları. Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2018, C.26, Sa.2, s.473-501.

BALABAN, Zeynep Gökçe: Sivil Hava Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmeleri ve Tüketici Hukuku İlişkisi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2021.

BARTSCH, Ron: International Aviation Law: A Practical Guide, New York 2018.

BİRİNCİ UZUN, Tuba: “Hava Yoluyla Yapılan Uluslararası Taşımalarda Sağlıklı Bir Yolcuya Koronavirüs (COVID-19) Bulaşması Halinde Taşıyıcının Sorumluluğu”, Yaşar Hukuk Dergisi, Y. 2020, C.2, Sa.2, s.34-44 (Covid-19).

BİRİNCİ UZUN, Tuba: Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2011 (Taşıyıcının Sorumluluğu).

BOKAREVA, Olena: “The Meaning of “Accident” under the Montreal Convention in Light of CJEU Jurisprudence”, Y. 2023, <<https://brill.com/edcollchap-oa/book/9789004518681/BP000005.xml>>, s.157-184.

BOZKURT BOZABALI, Banu: Türk Hukukunda Ve Uluslararası Hukukta Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm Ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu, Yeditepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2011.

CANBOLAT, Ayşe Gül: Hava Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyıcının Sorumluluğu, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale 2006.

CENKÇİ, Esra: “1999 Tarihli Montreal Konvansiyonuna Göre Hava yolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucu Doğan Zararlardan Taşıyıcının Sorumluluğu”, Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2012, C.2, Sa.2, s.63-85.

CİĞER, Selim: “Uluslararası Hava Yolu Taşımaya İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Antlaşma (Montreal Konvansiyonu)- Resmi Çeviri Üzerine Düşünceler ve Alternatif Bir Çeviri”, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2020, C.69, Sa.2, s.369-398.

ÇELİKEL, Aysel/ ERDEM, B.Bahadır: Milletlerarası Özel Hukuk, İstanbul 2023.

ÇELİKTAŞ, İlyas: “Hava Yolu ile Seyahat Eden Yolcuların Manevi Tazminat Talebinde Bulunurken Dikkat Etmesi Gereken Hususlar (Yargıtay Kararları Işığında)”, Terazi Hukuk Dergisi, Y. 2020, C. 15, Sa.168, s.1601-1609.

ÇİÇEKÇİOĞLU ANDRİNİ, Hüsniye: “Montreal Konvansiyonu”, İstanbul Barosu Dergisi, Y. 2014, C.88, Sa.2014/3, s.34-71.

ÇOBAN, Muhammed Ali: Hava Yolu Yolcu Taşıma Sözleşmesi Kapsamında Hava Taşıyıcısının Yolcu Taşımadaki Gecikmeden Doğan Zararlara İlişkin Hukuki Sorumluluğu, Galatasaray Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2019.

ÇÖRTOĞLU KOCA, Sema: Zayıf Tarafın Korunduğu Sözleşmelerde Mahkemelerin Milletlerarası Yetkisi (İş, Tüketici ve Sigorta Sözleşmeleri), Ankara 2016.

DURGUT, Ramazan: “Hava Yolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarının Türk Hukukunda Düzenlenişi”, Ankara Barosu Dergisi, Y. 2018, C.76, Sa.1, s. 191-217.

EKŞİ, Nuray: Milletlerarası Ticaret Hukuku, İstanbul 2020.

EREN, Fikret: Borçlar Hukuku Genel Hükümler, İstanbul 2019.

GARCIA, Daniela M. Rojas: “Should Air Cargo Disputes be Settled Through International Commercial Arbitration? A Commentary on the Arbitration Clause of the Montreal Convention of 1999”, The Aviation and Space Journal, Y. 2019, C.18, Sa.4, s.2-12.

GENÇTÜRK, Muharrem: Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Genel Kavramlar-Gecikmeden Doğan Sorumluluk), İstanbul 2006.

GÖÇMEN, İlke/ KESKİN, Harun: “Avrupa Birliği Adalet Divanının Kararları Işığında Hava yolu Yolcu Hakları ile İlgili 261/2004 Sayılı Tüzük”, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Y. 2018, C.30, Sa.135, s.377-418.

GÖKTEPE, Hülya: “Hava Yolu İle Yolcu Taşımacılığında Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Yolcu Hakları”, Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2016, C.2, Sa.3, s.211–223.

GÖLCÜKLÜ, İlyas: “Montreal Sözleşmesi Kapsamında Beşinci Yetki Kuralı ve Uygulaması”, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Y. 2020, C.26, Sa.1, s.317-388.

GÖLCÜKLÜ, İlyas: Montreal Sözleşmesi Uyarınca Taşıyıcının Uluslararası Yolcu Taşıma Sözleşmesi’nden Doğan Sorumluluğu, Koç Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2015 (Montreal Sözleşmesi).

GÖLCÜKLÜ, İlyas: Hava Hukuku, İstanbul 2021 (Hava Hukuku).

GÜMÜŞLÜ TUNÇAĞIL, Gülce: Milletlerarası Özel Hukukta Sivil Hava Taşımacılığı Kazaları ve Taşıyıcının Hukuki Sorumluluğu, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2016 (Kaza).

GÜMÜŞLÜ TUNÇAĞIL, Gülce: “Varşova ve Montreal Sözleşmeleri Kapsamında Milletlerarası Yetkili Mahkemenin Tayininde “İşyeri” Kavramı”, Çankaya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2017, C.2, Sa.1, s.141-161 (İşyeri Kavramı).

GÜNAY, M.Barış/ GENÇTÜRK, Muharrem: “Hava Taşımacılığında Montreal Sözleşmesinin Yürürlüğe Girmesinin İç Hukuka Etkisi”, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, Y. 2012, C.18, Sa.2, s.793-806.

GÜNER ÖZBEK, Meltem Deniz: “Varşova ve Montreal Sözleşmelerinin Eş Zamanlı Uygulanması, Havayoluyla Yapılan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanan Hükümler ve Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun İç Taşımalara İlişkin Hükümlerinin Acil Revizyon İhtiyacı”, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Y. 2016, Sa.123, s.325-372.

HUGGLER, Hans: “Still Far From Home – How Personal Jurisdiction Doctrine Still Far From Home – How Personal Jurisdiction Doctrine Undercuts The Montreal Convention’s Fifth Jurisdiction For Wandering Americans”, Journal of Air Law and Commerce, Y. 2024, C.89, Sa.2, s.251-295.

KAYA, Sinem: Karşılaştırmalı Hukukta Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Halinde Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2020.

KIRMAN, Ahmet: Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara 1990.

NOMER, Ergin: Devletler Hususi Hukuku, İstanbul 2021.

OGOLLA, Christopher: “Death Be Not Strange. The Montreal Convention’s Mislabeling of Death Be Not Strange. The Montreal Convention’s Mislabeling of Human Remains as Cargo and Its Near Unbreakable Liability Human Remains as Cargo and Its Near Unbreakable Liability Limits”, Dickinson Law Review, Y. 2019, C.124, S.1, s.53-90.

ORBAY ORTAÇ, Nurdan: “Hava Yolu ile Taşımalarda Ön Ödeme Müessesesi”, Çankaya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2016, C.1, Sa.1, s.87-96.

ÖMEROĞLU, Abdullah: Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2021.

PRADHAN, Devendra: “The Fifth Jurisdiction under the Montreal Liability Convention: Wandering American or Wandering Everybody”, Journal of Air Law and Commerce, Y. 2003, C.68, Sa.4, s.717-730.

SARIKAYA, Necibe Kübra: Avrupa Birliği’nde Yolcu Hakları: 261/2004 Sayılı Tüzük Özelinde Bir İnceleme, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2019.

SERDAR, İlknur: “Hava Yolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik Kapsamında Yolcuların Hakları”, Yaşar Üniversitesi Elektronik Dergisi, Y. 2013, Sa.8, s.2327-2418.

SPECIALE, C.Raymond: Fundamentals of Aviation Law, Vaşington 2006.

SPRING, J.Colin: “Pilots Out of Uniform: How the Sixth Circuit’s Pilots Out of Uniform: How the Sixth Circuit’s Etihad Decision Decision Undermines the Purpose of the Montreal Convention Undermines the Purpose of the Montreal Convention”, Journal of Air and Law, Y. 2019, C.84, Sa.1, s.153-161.

ŞANLI, Cemal/ ESEN, Emre/ ATAMAN FİGANMEŞE, İnci: Milletlerarası Özel Hukuk, İstanbul 2024.

ŞANLI, Cemal: Uluslararası Sivil Havacılık Davalarında Mahkemelerin Yargı Yetkisi ve Uygulanacak Hukuk, İstanbul 1992.

SÖZER, Bülent: “Hava yolu ile Yapılan Uluslar arası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova/Lahey Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Y. 2001, C. XXI, Sa.1 s.141-192 (1999 Montreal Sözleşmesi).

SÖZER, Bülent: “Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, İstanbul Barosu Dergisi, Y. 2013, C.87, Sa.3, s.49-67.

SÖZER, Bülent: “Hava Yolu İle Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucunda Doğan Zararlardan Taşıyıcının Sorumluluğu”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Y. 1978, C.9, Sa.3, s.765-818.

SÖZER, Bülent: “Consolidation of the Warsaw/Hague System”, McGill Law Journal, Y. 1979, C.25, Sa.2, s.217-235.

SÖZER, Bülent: “Hava yolu İle Yapılan Taşımalarda Yolcunun Maruz Kaldığı Zararlardan Doğan Manevî Tazminat Talepleri”, Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi, Y. 2012, C.1, Sa.1, s.61-92 (Manevi Tazminat).

SÖZER, Bülent: “Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Y. 1984, C.12, Sa.4, s. 3-86.

TANG, Ashley: “Surprises in the Skies: Resolving the Circuit Split on How Courts Surprises in the Skies: Resolving the Circuit Split on How Courts Should Determine Whether an "Accident" is "Unexpected or Should Determine Whether an "Accident" is "Unexpected or Unusual" Under the Montreal Convention Unusual" Under the Montreal Convention”, Washington Law Review, Y. 2023, C.98, Sa.4, s.1449-1502.

TARMAN, Zeynep Derya: “Montreal Sözleşmesi’nin Yetki ve Tahkime İlişkin Hükümleri”, Türkiye Barolar Birliği, Y. 2013, Sa.107, s.97-118 (Yetki ve Tahkim).

TARMAN, Zeynep Derya: “Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme (Montreal Sözleşmesi) Kapsamında Tahkim”, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2024, C.26, Sa.1, s. 1-23 (Tahkim).

TEKELİOĞLU, Numan: “Hava Yolu ile Yapılan Ulusal Yolcu Taşımlarından Kaynaklanan Bedensel Zararlardan Sorumluluğun Hukuki Niteliği ve Şartları”, Terazi Hukuk Dergisi, Y. 2018, C.13, Sa.144, s.87-95.

TÜZÜNER, Özlem: “Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi”, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Y. 2012, C.25, Sa.101, s.167-196.

UÇAR, Ayça: 2002 Tarihli Atina Sözleşmesi ve 1999 Tarihli Montreal Konvansiyonu Uyarınca Yolcuların Hakları, İstanbul 2023.

ÜLGEN, Hüseyin: Hava Taşıma Sözleşmesi, Ankara 1987.

YALÇIN, Osman: “Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Türk Askeri Havacılığı”, Bilgi Dergisi, Y. 2021, Sa.96, s.147-176.

YENER KESKİN, Cansu: “Türkiye’nin Taraf Olduğu Uluslararası Antlaşmalara Işığında Hava Taşıma Sözleşmesinin Unsurları, Türleri ve İlgili Antlaşmaların Uygulama Alanları”, Kadir Has Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Y. 2022, C.10, Sa.1, s. 303-322.

WILSON, Elan: “Navigating Through Cloudy Skies: The Montreal Convention & Navigating Through Cloudy Skies: The Montreal Convention & Article 17 “Accidents” Post-Article 17 “Accidents” Post-Moore”, Journal of Air Law and Commerce, Y. 2023, C.88, Sa.4, s.843-882.