T.C.
GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

HAVAYOLU YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ KAPSAMINDA HAVA TAŞIYICISININ YOLCU TAŞIMASINDAKİ GECİKMEDEN DOĞAN ZARARLARA İLİŞKİN HUKUKİ SORUMLULUĞU

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MUHAMMED ALİ ÇOBAN

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Mehmet Erdem

Haziran 2019

T.C.
GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

HAVAYOLU YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ KAPSAMINDA HAVA TAŞIYICISININ YOLCU TAŞIMASINDAKİ GECİKMEDEN DOĞAN ZARARLARA İLİŞKİN HUKUKİ SORUMLULUĞU

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MUHAMMED ALİ ÇOBAN

Tez Danışmanı: Prof. Dr. Mehmet Erdem

Haziran 2019

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın oluşturulmasında şahsıma katkıda bulunan çok değerli hocalarım ve arkadaşlarıma ilişkin teşekkürlerime geçmeden önce, kişisel gelişimim noktasında şahsımı en doğru ve verimli bir şekilde yönlendiren, iyi ve vicdanlı bir insan olarak yetişebilmem için sabırla bana yol gösteren, lise yıllarından itibaren hukuk okumam, akademik kariyer yapmam ve toplumumuza değer katabilmem için bana her zaman ve her koşulda destek olan, maddi ve manevi her türlü imkânı sağlayan sevgili babam Metin Çoban'a ve annem Yasemen Çoban'a; ayrıca kardeşlik bağından öte şahsıma en güzel dostluklardan birini sunan ve her zaman manevi olarak destek olan sevgili kardeşim Zehra Gül Çoban'a sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

Hukuk fakültesini kazandığım ilk günden itibaren çalışmalarımdaki ve hedeflediğim noktaya ulaşmamdaki ana motivasyonumu görüşleri ve eserleriyle oluşturan ve yönlendiren çok kıymetli sayın Prof. Dr. Hüseyin Hatemi hocama minnetlerimi ve şükranlarımı sunmak isterim. Bu çalışmanın oluşturulmasında başta üstün akademik yorumları ve değerlendirmeleriyle şahsıma her anlamda büyük yardımları ve kolaylıkları dokunan çok kıymetli yüksek lisans tez danışmanım sayın Prof. Dr. Mehmet Erdem hocama teşekkürlerimi ve minnetlerimi sunarım. Türk-Alman Üniversitesi Hukuk Fakültesi Medeni Hukuk Anabilim Dalı'nda akademik kariyer yapma fırsatını sunan ve bu çok değerli görevi şahsıma layık gören çok kıymetli Türk-Alman Üniversitesi rektörü sayın Prof. Dr. Halil Akkanat hocama teşekkürlerimi ve şükranlarımı sunmak isterim. Başta taşıma ve ticaret hukuku alanlarındaki üstün bilgisiyle ve yardımsever kişiliği ile şahsıma her anlamda yardımcı olan çok kıymetli sayın Prof. Dr. Vural Seven hocama da teşekkürlerimi ve minnetlerimi sunarım. Ayrıca asistanlıklarını yapmaktan büyük keyif aldığım ve birlikte çalıştığımız dönemlerde engin hukuk bilgileriyle muhakememe değer katan çok kıymetli sayın Prof. Dr. Zekeriya Kurşat, sayın Prof. Dr. Zafer Zeytin ve sayın Dr. Öğr. Üyesi Mesut Serdar Çekin hocalarıma da teşekkürlerimi sunarım. Çalışmama gösterdikleri ilgi ve özellikle belirli konulardaki yadsınamaz yardımları sebebiyle çok kıymetli sayın Doç. Dr. Başak Baysal ve sayın Dr. Öğr. Üyesi İlknur Serdar hocalarıma da teşekkürlerimi sunmak isterim.

Hukuk fakültesindeki geçen süre zarfında bir kardeş gibi her zaman yanımda olan, kendisiyle yüksek lisans ve akademik kariyer konusunda planlar yaptığım değerli dostum Araş. Gör. Burak Türk'e ve üniversite döneminden itibaren her anlamda şahsıma ikinci annelik yapan değerli Zuhal Aydın'a teşekkürlerimi sunarım. Başta yüksek lisans ve akademik kariyer yapma konusunda birlikte hareket ettiğim, her zaman ve her anlamda şahsıma ve hayat görüşüme büyük katkılarda bulunan değerli dostum ve çalışma arkadaşım Araş. Gör. Bilal Osmanoğlu'na ve aynı zamanda toplumumuza olumlu katkıda bulunabilmek adına şahsıma ve hukukçu sıfatıma duyarlılık kazandıran değerli dostlarım Av. Mesut Demir'e ve Av. Yunus Emre Çelebi'ye teşekkürlerimi sunmak isterim.

Bu çalışmanın oluşturulması esnasında kendisiyle yapmış olduğum fikir alışverişi sayesinde görüşlerimi geliştirmemde şahsıma büyük yardımı dokunan, kaynakçamı oluşturmamda tecrübesiyle beni yönlendiren ve aylarca geç saatlere kadar kalarak, birlikte çalıştığım kürsü ve oda arkadaşım, değerli dostum Araş. Gör. Mehmet Hamza Arslan'a teşekkürlerimi sunarım. Özellikle aylarca geç saatlere kadar kalarak, birlikte çalıştığım, çalışmamla ilgili fikir alışverişinde bulunduğum ve her şartta çalışabilmek adına kendisinden büyük motivasyon aldığım değerli dostum Araş. Gör. Didem Birbir Efendioğlu'na teşekkür ederim. Aynı şekilde çalışmamla ilgili fikir alışverişinde bulunduğum ve aylarca geç saatlere kadar kalarak, birlikte çalıştığım kürsü arkadaşım, değerli dostum Araş. Gör. Gökcen Doğan'a da teşekkürlerimi sunmak isterim. Yine görüşleriyle ve kaynakçamı zenginleştirmem noktasında yaptıkları yardımlarla çalışmama katkıda bulunan ve yakın zamanda kürsü hocalarımız olacak Araş. Gör. Mustafa Tolga Özer ve Araş. Gör. Murat Sarıkaya hocalarım ile kürsü arkadaşlarım Araş. Gör. Esra Bahar Kaya ve Araş. Gör. Burak Çelik'e teşekkürü borç bilirim.

Çalışmanın tamamlanmasında şahsıma büyük yardımları dokunan Araş. Gör. Engin Arıkan hocama ve Araş. Gör. Doğan Kara'ya da teşekkürlerimi sunarım. Son olarak bu çalışmanın ortaya çıkmasında özellikle akademi ve hukuk camiasında bulunan ve şahsıma herhangi bir şekilde yardımı dokunan, ancak burada adını zikretmeyi unuttuğum tüm hocalarım ve arkadaşlarım başta olmak üzere herkese teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ ii

İÇİNDEKİLER iv

KISALTMALAR ix

RÉSUMÉ xi

ABSTRACT xvii

ÖZET xxii

GİRİŞ 1

I. BÖLÜM 4

HAVAYOLU YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANMASI GEREKEN KURALLAR 4

1. Genel Olarak 4

2. Havayolu Yolcu Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Mevzuat 6

2.1. İç Hat/Yurt içi Havayolu Yolcu Taşıma Sözleşmeleri Bakımından 6

2.1.1. Türk Sivil Havacılık Kanunu 6

2.1.2. Uluslararası Konvansiyonlar 7

2.1.3. Türk Ticaret Kanunu 8

2.1.4. Türk Borçlar Kanunu 10

2.1.5. Genel İşlem Şartları 11

2.1.6. Özel Sözleşme Şartları 11

2.2. Dış Hat/Uluslararası Havayolu Yolcu Taşıma Sözleşmeleri Bakımından 12

2.2.1. Genel Olarak 12

2.2.2. Varşova/La Haye Sistemi 12

2.2.3. 1999 Tarihli Montreal Konvansiyonu 19

2.2.4. Ulusal Hukuk 25

2.2.4.1. Mahkemelerin Kendi Hukuku (Lex Fori) 25

2.2.4.2. Taraflarca Sözleşme İle Tayin Edilen Hukuk 28

2.2.4.3. Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama Kuralları Kapsamında Uygulanacak Hukuku 28

2.2.5. IATA Kuralları 30

2.2.6. Özel Sözleşme Şartları 31

3. VK, MK ve TSHK Bakımından Uygulanma Şartları 31

3.1. Genel Olarak 31

3.2. Havayolu Yolcu Taşımasına İlişkin Bir Sözleşme 32

3.2.1. Genel Olarak 32

3.2.2. Havayolu Yolcu Taşıma Sözleşmesi 33

3.2.2.1. Genel Olarak Tanımı ve Unsurları 33

3.2.2.2. Hukuki Niteliği 35

3.2.2.3. Sözleşmenin Tarafları 39

3.2.2.3.1. Yolcu 39

3.2.2.3.2. Hava Taşıyıcısı 40

3.2.2.3.3. Hava Taşıyıcısının Adamları 43

3.2.2.3.4. Hava Taşıyıcısı Kavramının Çeşitli Görünümleri 45

3.2.2.3.4.1. Genel Olarak 45

3.2.2.3.4.2. Akdi (Sözleşmesel) Hava Taşıyıcısı 46

3.2.2.3.4.3. Fiili (Gerçek) Hava Taşıyıcısı 47

3.2.2.3.4.4. Ardışık (Müteakip) Hava Taşıyıcısı 48

3.2.2.3.5. Akdi Hava Taşıyıcısı Dışındaki Diğer Hava Taşıyıcılarının Hukuki Statüsü 50

3.2.2.4. Sözleşme Taraflarının Hakları ve Borçları 54

3.2.2.4.1. Yolcunun Hakları ve Borçları 55

3.2.2.4.2. Hava Taşıyıcısının Hakları ve Borçları 58

3.3. Sözleşme Kapsamında Bir Havayolu Taşıma Taahhüdünün Bulunması 58

3.4. Havayolu Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Uluslararası Bir Nitelikte Olması 62

3.5. Hava Taşıma Faaliyetinin Bir Ücret Karşılığında Yapılması 65

3.6. Hava Taşıma Faaliyetinin Hava Aracı İle Yapılması 68

3.7. Havayolu Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Konusunun Canlı İnsan Olması 70

II. BÖLÜM 72

HAVAYOLU YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ KAPSAMINDA HAVA TAŞIYICISININ HAVAYOLU YOLCU TAŞIMASINDAKİ GECİKMEDEN DOĞAN ZARARLARA İLİŞKİN SORUMLULUĞU VE HUKUKİ NİTELİĞİ 72

1. Genel Olarak 72

2. Gecikmeden Doğan Zararlara İlişkin Sorumluluk ve Hukuki Niteliği 74

2.1. Genel Olarak 74

2.2. Gecikme Kavramı 75

2.3. Gecikmeden Doğan Zararlara İlişkin Sorumluluk Şartları 77

2.3.1. VK, MK ve TSHK Bakımından Sorumluluk Şartları 77

2.3.1.1. Genel Olarak 77

2.3.1.2. Varma Noktasında Bir Gecikmenin Meydana Gelmesi 78

2.3.1.3. Zarar 84

2.3.1.3.1. Manevi Zararın Tazmin Edilip Edilemeyeceği Sorunu 87

2.3.1.4. Uygun İlliyet Bağı 94

2.3.2. AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği Bakımından Uygulanma ve Sorumluluk Şartları 94

2.4. Hava Taşıyıcısının Yolcu Taşımasındaki Gecikmeden Doğan Sorumluluğunun Hukuki Niteliği 105

3. Gecikmeden Doğan Zararlar Bakımından Hava Taşıyıcısının Hukuki Sorumluluğunun Kapsamı ve Yolcu Hakları 112

3.1. Genel Olarak 112

3.2. Varma Noktasındaki Gecikme Bakımından 113

3.2.1. Hukuki Sorumluluğun Kapsamı 113

3.3. Kalkış Noktasındaki Gecikme Bakımından 116

3.3.1. Uçağa Kabul Edilmeme ve Uçuş İptali Hallerinin Kalkış Noktasındaki Gecikme Olarak Kabul Edilip Edilmeyeceği 116

3.3.2. Kalkış Noktasındaki Gecikme Halinde Yolcu Hakları 118

3.3.2.1. Hizmet Hakkı 121

3.3.2.2. Geri Ödeme Hakkı 122

3.3.2.3. Bilgi Edinme Hakkı 122

3.3.2.4. Kalkış Noktasındaki Gecikme Halinde Tazminat Hakkının Doğup Doğmadığı 125

4. Hava Taşıyıcısının Sorumluluktan Kurtulması 133

4.1. Genel Olarak 133

4.2. VK, MK ve TSHK Bakımından 134

4.2.1. Kurtuluş Beyinnesi 134

4.2.2. Yolcunun Müterafik Kusuru 138

4.2.3. Süresinde Dava Açılmamış Olması 140

4.3. AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği Bakımından 141

4.3.1. Olağanüstü Sebepler 141

5. Hava Taşıyıcısının VK, MK ve TSHK Kapsamında Sınırlı Sorumluluktan Yararlanamadığı Haller 150

5.1. Sözleşme İle Sınırsız Sorumluluğun Belirlenmiş Olması 150

5.2. Yolcu Biletinin Hiç veya Gereği Gibi Düzenlenmemiş Olması 151

5.3. Hava Taşıyıcısının veya Adamlarının Belirli Türdeki Davranışları ... 154

6. Hava Taşıyıcısının Kendi Adamlarının Fiillerinden Doğan Hukuki Sorumluluğu 160

6.1. Genel Olarak 160

6.2. Kalkış ve Varma Noktasındaki Gecikmeler Bakımından 160

III. BÖLÜM 164

HAVAYOLU YOLCU TAŞIMASINDAKİ GECİKMEDEN DOĞAN ZARARLARA İLİŞKİN HUKUKİ SORUMLULUĞA YÖNELİK TALEP VE DAVALAR 164

1. Genel Olarak 164

2. Dava Sebebi ve Talebin Hukuki Dayanağı 164

3. Davacı 171

3.1. Kalkış Noktasındaki Gecikmelerden Doğan Zararlar Bakımından ... 171

3.2. Varma Noktasındaki Gecikmelerden Doğan Zararlar Bakımından .. 172

4. Davalı 174

4.1. Kalkış Noktasındaki Gecikmelerden Doğan Zararlar Bakımından ... 174

4.1.1. Hava Taşıyıcısı ve Diğer Sorumlular 174

4.2. Varma Noktasındaki Gecikmelerden Doğan Zararlar Bakımından .. 175

4.2.1. Hava Taşıyıcısı ve Adamları 175

5. Görevli ve Yetkili Mahkeme 176

5.1. Kalkış Noktasındaki Gecikmeden Doğan Zararlar Bakımından 176

5.2. Varma Noktasındaki Gecikmelerden Doğan Zararlar Bakımından .. 184

6. İspat yükü 186

6.1. Kalkış Noktasındaki Gecikmelerden Doğan Zararlar Bakımından ... 186

6.2. Varma Noktasındaki Gecikmelerden Doğan Zararlar Bakımından .. 187

7. Hakların İleri Sürülebilme Süresi 188

7.1. Kalkış Noktasındaki Gecikmeden Doğan Zararlar Bakımından 188

7.2. Varma Noktasındaki Gecikmeden Doğan Zararlar Bakımından 191

SONUÇ 195

KAYNAKÇA 207

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
a.g.e.	: Adı geçen eser
AY	: 2709 Sayılı Türkiye Cumhuriyeti Anayasası
BATİDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
Bkz.	: Bakınız
C	: Cilt
CITEJA	: Comité İnternational Technique des Experts Juridiques Aériens
CMR	: Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road
dn.	: Dipnot
E.	: Esas
ETTK	: 6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu
HD.	: Yargıtay Hukuk Dairesi
HGK.	: Yargıtay Hukuk Genel Kurulu
IATA	: International Air Transport Association
ICAO	: International Civil Aviation Organization
IMF	: International Money Fund
İÜHFM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
K.	: Karar
Karş.	: Karşılaştırınız
m.	: Madde
MHAD	: Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi
MK	: 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu
MÖHUK	: 5718 Sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı
RG.	: Resmî Gazete
s.	: Sayfa
S	: Sayı
SDR	: Special Drawing Rights
SHGM	: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü

SHY-YOLCU	: 28131 Resmi Gazete Sayılı Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik
T	: Tarih
TBB	: Türkiye Barolar Birliği
TBK	: 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TKHK	: 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun
TMK	: 4721 Sayılı Türk Medenî Kanunu
TSHK	: 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu
TTK	: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu
vd.	: ve devamı
VK	: 4 Numaralı Montreal Protokolü ile değiştirilen 1955 tarihli La Haye Protokolü ile değişik 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu
vs.	: vesaire

RÉSUMÉ

Le passager constitue l'élément le plus important du transport aérien, à l'exclusion du transport de fret. Dans ce type de transport, qui est largement préféré par les passagers en raison de son développement rapide à partir du XXe siècle, de nombreux problèmes et complications peuvent naturellement survenir. Le plus important est peut-être le délai. Dans le cas du transport aérien de passagers, les deux passagers peuvent avoir un délai au point de départ ou un délai au point d'arrivée. Le délai au point de départ découle du fait que l'aéronef quitte le point de départ tardivement en raison de complications possibles. Le délai au point d'arrivée est dû à l'arrivée tardive au point d'arrivée en raison de complications pouvant survenir au cours du vol, bien que l'avion quitte le point de départ dans le temps spécifiés.

Selon les standards actuelles, s'il n'y a pas de retard au point de départ, il est presque impossible que l'aéronef arrive en retard au point d'arrivée, à moins d'une situation à discuter dans le contexte de circonstances extraordinaires telles que des conditions météorologiques défavorables, accident d'oiseau ou de défaillance technique lorsque l'aéronef vole en fait dans l'air. Presque tous les délais au point d'arrivée sont causés par un délai au point de départ. Bien qu'une distinction ait été faite entre le délai au point de départ et le délai au point d'arrivée, les deux cas sont indirectement liés. Pour cette raison, on a tenté de clarifier la relation entre ces deux questions, sauf dans les cas où la distinction était faite.

Dans les deux cas des délais, les passagers subissent généralement des dommages. Il devrait également y avoir au moins certains droits qui devraient être reconnus même s'ils ne subissent aucun dommage. Il est très important de déterminer les dispositions législatives qui seront appliquées dans les législations nationales et internationales, de les appliquer de la manière la plus précise possible et d'éliminer les griefs des passagers ayant utilisé le transport aérien, car ils l'ont jugé plus rapide et plus efficace que d'autres types de transport. En outre, ces déterminations sont importantes non seulement pour le passager, mais également pour le transporteur aérien exerçant des activités de transport aérien, de sorte que la responsabilité juridique vis-à-vis du passager est prévisible.

Naturellement, le transport aérien de passagers s’effectue via des lignes nationales et internationales. L’utilisation du terme «domestique» a pour but de représenter les vols effectués à l’intérieur des frontières nationales et l’utilisation du terme «international» concerne les vols effectués entre différents pays. Étant donné que cette séparation doit être appliquée dans la pratique, il convient d'appliquer des dispositions législatives différentes en ce qui concerne les deux types de transport de passagers aériens. Pour ce qui est de la Turquie, qui concerne le transport aérien intérieur de passagers, la loi applicable en premier lieu est le Code de l'aviation civile turque n ° 2920.

En ce qui concerne le transport aérien international de passagers, la législation applicable au transport aérien international de passagers varie selon les conventions auxquelles les pays sont y parties. Ces conventions constituent la forme de base de la Convention de Varsovie de 1929 ou les formes modifiées de cette convention dans le système dit de Varsovie / La Haye ou Convention de Montréal de 1999. Il convient de reconnaître que les pays peuvent être y parties à ces deux conventions. Pour cette raison, il est nécessaire de déterminer la ou les conventions auxquelles les pays sont y parties et les dispositions de la législation à appliquer en conséquence. La Turquie est partie au Protocole n ° 4 de Montréal de 1975. Ainsi, la Turquie est également partie à la Convention de Varsovie de 1929, qui avait été modifiée par le Protocole de La Haye de 1955. La Turquie est également partie à la Convention de Montréal de 1999.

L'objectif principal de ces conventions internationales est de développer, systématiser et uniformiser le transport aérien. Pour cette raison, les dommages causés par le décès, les blessures et le retard du passager ainsi que les dommages causés par le transport de fret sont régis par la responsabilité juridique du transporteur aérien. En outre, certaines autres questions importantes sont également abordées, notamment les factures de transport aérien. Presque tous les aspects de la régularité de la procédure sont laissés à la loi du tribunal saisi de l’affaire. En raison de cette préférence, des évaluations et des conclusions très différentes se dégagent à la fois au sein des systèmes juridiques municipaux et entre ces systèmes.

Les dispositions du Code de l'aviation civile turque n ° 2920, qui devraient être appliquées au transport aérien national de passagers, stipulent que les dispositions des conventions internationales doivent être appliquées s'il n'y a pas de dispositions applicables à l'événement dans le code. L'objectif principal de ce règlement est de minimiser les différences entre ces deux types de transport et d'assurer l'uniformité des transports aériens. Cela vaut également pour l'Union européenne. L'Union européenne est devenue partie à la Convention de Montréal de 1999 en 2004, qui est valable pour tous les États membres de la communauté. La même année, le «règlement (CE) n ° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n ° 295/91 »est entré en vigueur. L'objectif de ce règlement était de garantir l'uniformité du transport de passagers à l'intérieur et à l'extérieur de la communauté. Il convient également de noter que ce règlement peut être appliqué au transport aérien international de passagers en provenance de Turquie et à destination de pays membres de l'Union européenne. En outre, ce règlement peut également être appliqué au transport aérien international de passagers à destination de la Turquie en provenance de pays membres de l'Union européenne.

En Turquie, le règlement sur les droits des passagers aériens, fondé sur le règlement en vigueur dans l'Union européenne, a été publié par la Direction générale de l'aviation civile en 2012. Bien que le règlement en vigueur dans l'Union européenne puisse être appliqué pour les vols à l'intérieur des États membres et pour les vols à destination de pays tiers, le règlement sur les droits des passagers aériens ne peut s'appliquer qu'au transport intérieur de passagers.

Depuis 2004 dans l'Union européenne et depuis 2012 en Turquie, il n'y a pas de nouvelle législation sur l'établissement des droits des passagers en cas de retard dans le départ. En particulier, le fait que le droit à réparation du passager ne soit pas indiqué dans les dispositions de ces deux législations crée des problèmes majeurs dans la pratique. Il convient également de noter que les initiatives visant à reconnaître le droit à une indemnisation en termes de passagers se déroulent à la fois dans l'Union européenne et en Turquie. Dans la présente étude, les pratiques

juridiques et les opinions exprimées dans la doctrine ont été prises en compte conformément à la législation en vigueur et il a été conclu qu'un certain droit à réparation devait être accordé au passager en raison du retard du point de départ. Cette conclusion peut également être vue dans la direction des initiatives mentionnées.

En 2004, l'Union européenne est devenue partie à la Convention de Montréal de 1999. En outre, presque tous les pays du monde sont parties à la convention principale du «système Varsovie / La Haye» ou à sa version modifiée, même s'ils ne sont pas parties à la Convention de Montréal de 1999. Par conséquent, dans cette étude, les transports aériens de passagers sont soumis aux dispositions du règlement sur les droits des passagers aériens, du règlement appliqué dans l'Union européenne, de la convention principale du «système Varsovie / La Haye» et de sa version modifiée, le La convention de Montréal et le code de l'aviation civile turque n ° 2920 ont été examinés et des évaluations ont été effectuées dans ce cadre.

Malgré cette restriction du champ de cette étude, de nombreux points de discussion ont été identifiés car le domaine du transport aérien de passagers n'est pas systématique et réglé dans le sens juridique. Tout d'abord, les dispositions de la législation à appliquer pour le délai au point de départ et le point d'arrivée sont séparées. La convention principale du «système Varsovie / La Haye» ou sa version modifiée, la Convention de Montréal de 1999 et le Code de l'aviation civile turque n ° 2920 ne régissent pas le délai au point de départ. Par conséquent, la question de savoir comment procéder en cas de dommages résultant du délai au point de départ est très complexe lorsque la convention principale du «Système Varsovie / La Haye» ou sa version modifiée et la Convention de Montréal de 1999 sont considérées comme exclusives. Dans ce cas, ces conventions ne seront pas appliquées et la question de savoir si les réglementations juridiques nationales, c'est-à-dire la réglementation en vigueur dans l'Union européenne ou la réglementation sur les droits des passagers des compagnies aériennes, pourra être appliqué, sera examinée. Par conséquent, afin de comprendre le sujet suffisamment complexe, des distinctions ont été établies en fonction du transport national et international et du délai au point de départ et au point d'arrivée.

Le délai au point de départ est régi par le règlement en vigueur dans l'Union européenne et par le règlement sur les droits des passagers aériens, bien que l'indemnisation dans cette situation ne soit pas accordée au passager. Le droit à réparation en cas de délai au point d'arrivée est limité dans la convention principale du «système Varsovie / La Haye» ou dans sa version modifiée, la Convention de Montréal de 1999 et les dispositions du Code de l'aviation civile turque. 2920.

Les divergences concernant la législation applicable aux dommages résultant des délais au point de départ et au point d'arrivée créent des différences dans les conditions de la pratique. L'identification des conditions d'applicabilité et de responsabilité est compliquée, notamment en raison de l'absence de traitement détaillé de la question du délai dans ces dispositions. À ce stade, il a été tenté de tirer des conclusions des avis de la doctrine et de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne.

Les évaluations qui sont nécessaire de faire sur l'indemnisation des dommages subis par le passager du fait du retard constaté au départ et à l'arrivée, ainsi que l'établissement d'autres droits, constituent les limites de la responsabilité juridique du transporteur aérien. Ces constatations revêtent une importance majeure pour la détermination de l'étendue et du type de responsabilité juridique du transporteur aérien en ce qui concerne les dommages résultant du délai tant au point de départ qu'au point d'arrivée.

Ces questions, qui devraient être résolues dans le transport aérien de passagers, sont également essentielles pour rendre prévisibles la portée et le type de responsabilité juridique du transporteur aérien. En fait, ce type de transport crée certaines difficultés et inconvénients pour le passager par rapport au transporteur aérien. Cela comporte également des risques pour le transporteur aérien, même si ce n'est pas dans la même mesure. Compte tenu du fait que le transport aérien de passagers est plus facilement accessible et moins coûteux que les autres modes de transport, en particulier dans les conditions actuelles, de nombreuses complications surviennent. Le trafic aérien est surchargé, les conditions météorologiques sont parfois défavorables, des défaillances techniques et des collisions se produisent.

L'émergence de ces situations peut sérieusement affecter le transporteur aérien en termes de son responsabilité légale.

Avec toutes ces raisons expliquées, les moyens, l'étendue et les critères permettant d'indemniser et d'établir les dommages causés par le délai au point de départ et les droits autres que l'indemnisation sont examinés dans cette étude. Dans le même temps, des solutions ont été tentées pour présenter des questions sur la portée et les critères de l’indemnisation des dommages résultant du délai survenu au point d’arrivée. Ainsi, la responsabilité légale du transporteur aérien pour les dommages causés par le délai du transport de passagers a été tentée dans tous ses aspects.

ABSTRACT

The passenger constitutes the most important element in the air transport, excluding cargo transport. In this type of transportation, which is widely preferred by the passengers as it developed rapidly starting from 20th century, many problems and complications can naturally occur. Perhaps the most important of these is the delay. In the case of air passenger transport, it may be possible for both passengers to have a delay at the departure point, i.e. a retard, or a delay at the point of arrival. The delay at the departure point arises from the fact that the aircraft departs late from the departure point due to some possible complications. The delay at the point of arrival is due to the late arrival at the point of arrival because of some possible complications that may occur in the course of the flight, although the aircraft departs from the departure point within the specified time.

By current standards, if there is no delay at the departure point, it is almost impossible that the aircraft arrives late at the point of arrival unless there is a situation that needs to be discussed in the context of extraordinary circumstances such as unfavourable weather conditions, bird crash or technical failures when the aircraft is actually flying in the air. Almost all delays at the point of arrival are caused by a delay at the departure point. Although a distinction has been made between the delay at the departure point and the delay at the arrival point, the two cases are indirectly linked. For this reason, the relationship between these two issues was attempted to be clarified, except for the cases where the distinction was made.

In the event of both delays, passengers usually suffer damages. There should also be at least some rights that should be recognized even if they do not suffer any damages. It is very important to determine the legislative provisions which will be applied in municipal and international law and to apply the relevant provisions in the most accurate way and to eliminate the grievances of passengers who used air transport because they thought it to be faster and more efficient than other types of transport. In addition, these determinations are important not only for the passenger, but also for the air carrier which is conducting the air transport business, so that the legal responsibility vis-à-vis the passenger is predictable.

Naturally, air passenger transport is carried out via both domestic and international lines. The purpose of using the term “domestic” is to represent the flights which occur within national borders and the purpose of using the term “international” is represent the flights which occur between different countries. As this separation must be applied in practice, differing provisions of legislation should be applied this two different the air passenger transport types. As for Turkey, in scope of the domestic air passenger transport, the first and foremost applicable law is the Turkish Civil Aviation Code No. 2920.

In terms of international air passenger transport, the applicable legislation for international air passenger transport varies according to the conventions which countries are party to. These conventions are the basic form of 1929 Warsaw Convention or the amended forms of this convention in the so-called Warsaw/La Haye System or 1999 Montreal Convention. It should be acknowledged that countries can be party to both of these conventions. For this reason, it is necessary to determine which convention or conventions the countries are party to and the provisions of the legislation which should be applied accordingly. Turkey is a party to the 1975 Montreal Protocol No. 4. Thus, Turkey is also party to 1929 Warsaw Convention which had been amended by 1955 La Haye Protocol. Turkey is also party to 1999 Montreal Convention.

The main purpose of these international conventions is to develop, systematize and uniform air transport. For this reason, the damages caused by the death, injury and delay of the passenger as well as the damages caused by the cargo transport are regulated as the legal responsibility of the air carrier. In addition, certain other important issues are also addressed, air transport bills in particular. Almost all aspects of due process are left to the law of the court to which the case is brought. Because of this preference, very different evaluations and conclusions emerge both within municipal legal systems and between those systems.

The provisions of the Turkish Civil Aviation Code No. 2920, which should be applied to domestic air passenger transport, states that the provisions of international conventions should be applied if there are no provisions applicable to the event in the code. The main purpose of this regulation is to minimize the differences between

these two types of transport and to ensure uniformity in air transport. This also applies to the European Union. The European Union became a party to the Montreal Convention of 1999 in 2004, which is valid for all the member states of the community. In the same year, "Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91" was put into force. In this regulation, the aim was to ensure the uniformity in terms of passenger transport both within and outside the community. It should also be noted that this regulation can be applied to international air passenger transport from Turkey to countries which are members of the European Union. In addition, this regulation can also be applied to international air passenger transport to Turkey from countries which are members of the European Union.

In Turkey, the regulation on the Rights of Airline Passengers, which was based on the regulation applied in the European Union, was published by the Directorate General of Civil Aviation 2012. While the regulation applied in the European Union has the ability to be applied for flights within member states and for flights to third countries, the regulation on the Rights of Airline Passengers can only be applied for domestic air passenger transport.

Since 2004 in the European Union and since 2012 in Turkey, there is not any new legislation on the establishment of passengers' rights in case of delays in departure. In particular, the fact that the right to compensation for the passenger is not indicated in the provisions of these two legislations creates major problems in practice. It should also be noted that the initiatives on the recognition that the right to compensation in terms of passenger take place in both the European Union and Turkey. In this study, legal practices and the opinions in the doctrine were taken into consideration in accordance with the current legislation and it was concluded that a certain right of compensation should be accorded to the passenger due to the delay in departure point and this conclusion can also be seen in the direction of the mentioned initiatives.

In 2004, the European Union became a party to the 1999 Montreal Convention. Moreover, almost all countries in the world are party to the main convention in the "Warsaw/La Haye System" or its modified version, even if one is not a party to the 1999 Montreal Convention. Therefore, in this study, air passenger transports subject to the provisions of the regulation on the Rights of Airline Passengers, the regulation applied in the European Union, the main convention in the "Warsaw/La Haye System" and its modified version, the 1999 Montreal Convention and Turkish Civil Aviation Code No. 2920, were examined and evaluations were made within this scope.

Despite this restriction on the scope of this study, a lot of points of discussion were identified since air passenger transport field is not systematic and settled in legal sense. First of all, the provisions of the legislation to be applied for the delay at the departure point and the arrival point are separate from each other. The main convention in the "Warsaw/La Haye System" or its modified version, the 1999 Montreal Convention and Turkish Civil Aviation Code No. 2920 do not regulate the delay at the departure point. Therefore, the question of how to proceed in cases of damages arising from the delay at the point of departure is very complex when the main convention in the "Warsaw/La Haye System" or its modified version and the 1999 Montreal Convention are considered as exclusive. In such cases, these conventions will not be applied and it will be a matter of discussion whether the national legal regulations, i.e. the regulation applied in the European Union or the regulation on the Rights of Airline Passengers, can be applied. Therefore, in order to understand the sufficiently complex subject matter, distinctions were made according to both the domestic and international transport and the delay at the departure point and at the arrival point.

The delay at the departure point is regulated in the regulation applied in the European Union and in the regulation on the Rights of Airline Passengers, although the compensation in this situations is not accorded to the passenger. The right to compensation in case of the delay at the arrival point is accorded to a limited extend in the main convention in the "Warsaw/La Haye System" or its modified version, the 1999 Montreal Convention and the provisions of Turkish Civil Aviation Code No. 2920.

The divergences regarding the applicable legislation for the damages arising from the delays at the departure point and at the arrival point create differences in conditions of practice. The identification of the conditions for the applicability and responsibility is complicated, in particular, due to the lack of detailed treatment of the issue of delay in these provisions. At this point, conclusions were attempted to be drawn from the opinions of the doctrine and the European Court of Justice's case law.

The evaluations which need to made about the compensation of the damages of the passenger which arise due to the delay at the point of departure and at the point of arrival, and the establishment of other rights, constitute the limits of the legal responsibility of the air carrier. These findings, have major importance for the determination of the scope and the kind of the legal responsibility of the air carrier, regarding the damages which arise from the delay both at the departure point and the arrival point.

These issues, which should be determined in air passenger transport, are also vital in order to make the scope and the kind of legal responsibility of the air carrier foreseeable. In fact, this type of transport creates certain difficulties and inconveniences for the passenger relative to the air carrier. It also carries some risks for the air carrier as well even if not to the same extent. Considering the fact that air passenger transport is more easily accessible and cheaper to compete with other modes of transport, especially in current conditions, many complications arise. Air traffic is overcrowded, weather conditions are sometimes unfavourable, technical failures and strikes occur. The emergence of these situations can seriously affect the air carrier in terms of its legal responsibility.

With all these reasons explained, the ways, the extent and the criteria of how one can compensate and establish the damages caused by the delay at the departure point and the rights other than the compensation, are examined in this study. At the same time, solutions were attempted to be presented on the question of the scope and the criteria of the compensation for the damages arising from the delay at the point of arrival. In this way, the air carrier's legal liability for the damages caused by the delay in passenger transport was attempted to be identified in every aspect.

ÖZET

Havayolu taşımasında yük taşımacılığı bir kenara bırakıldığında en önemli unsuru yolcu oluşturmaktadır. Özellikle 20. yüzyıldan itibaren hızlı bir şekilde geliştiği için yolcular tarafından yoğun bir şekilde tercih edilen bu taşıma türünde doğal olarak birçok aksaklıklar ve olumsuzlar meydana gelebilmektedir. Bunların belki de en önemlisi gecikmedir. Havayolu yolcu taşımacılığı özelinde mesele ele alındığında yolcular bakımından hem kalkış noktasında bir gecikmenin yani günümüzde bilinen adıyla rötarın ya da varma noktasında bir gecikmenin meydana gelmesi söz konusu olabilir. Kalkış noktasındaki gecikme, uçuşun gerçekleşebilecek olumsuzluklar sebebiyle kalkış noktasından belirlenen sürede geç hareket etmesi sebebiyle ortaya çıkar. Varma noktasındaki gecikme ise, uçuşun kalkış noktasından belirlenen sürede hareket etmesine rağmen, seyir halinde gerçekleşebilecek olumsuzluklar sebebiyle varma noktasına geç ulaşılması sebebiyle ortaya çıkar.

Günümüz şartlarında, eğer kalkış noktasında herhangi bir gecikme meydana gelmediyse, hava aracının havada fiilen uçtuğu sırada olumsuz hava şartları, kuş çarpması veya teknik arızalar gibi olağanüstü sebepler kapsamında tartışılması gereken bir durum söz konusu olmadıkça varma noktasına geç ulaşması gibi bir durumun oluşması neredeyse mümkün değildir. Varma noktasındaki gecikmelerin neredeyse tamamı kalkış noktasındaki bir gecikme sebebiyle meydana gelmektedir. Çalışmanın tamamında kalkış noktasındaki gecikme ile varma noktasındaki gecikme arasında bir ayrım yapılmış olmasına rağmen, bu iki durum birbiriyle dolaylı olarak bağlantılıdır. Bu sebeple söz konusu ayrımın yapıldığı konular haricinde bu iki durum arasındaki ilişki ortaya çıkarılmaya çalışılmıştır.

Her iki gecikme durumunda da yolcular genellikle zarara uğrar. Ayrıca herhangi bir zarara uğramasa bile en azından kendisine tesis edilmesi gereken bazı haklar da mevcut olmalıdır. Havayolu yolcu taşımacılığına ulusal ve uluslararası hukukta hangi mevzuat hükümlerinin uygulanacağını tespit etmek ve ilgili hükümleri en doğru şekilde uygulamak, diğer taşıma türlerini tercih etmeyerek, daha hızlı ve verimli bir şekilde seyahat ettiği düşüncesiyle havayolu taşımacılığını kullanan yolcuların mağduriyetlerini gidermek noktasında çok önemlidir. Ayrıca bu tespitler sadece yolcu bakımından değil, havayolu taşıma işini gerçekleştiren hava taşıyıcısı

bakımından da yolcuya karşı hukuki sorumluluğunun öngörülebilir olması noktasında çok önemlidir.

Doğal olarak havayolu yolcu taşımaları hem iç hat hem de dış hat olacak şekilde gerçekleştirilmektedir. İç hat ifadesinin kullanılmasındaki maksat havayolu yolcu taşımasının yurt içinde, dış hat ifadesinin kullanılmasındaki maksat ise uluslararası alanda yapılmasıdır. Uygulamada bu ayrıma zorunlu olarak gidilmesi gerektiğinden, söz konusu iki farklı niteliğe sahip olan havayolu yolcu taşımalarına da farklı mevzuat hükümleri uygulanmalıdır. Bu husus Türkiye için ele alındığında iç hat/yurt içi havayolu yolcu taşımaları bakımından öncelikli olarak uygulanması gereken mevzuat 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'dur.

Dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşımaları için uygulanması gereken mevzuat, ülkelerin taraf oldukları konvansiyonlara göre değişkenlik gösterir. Bu konvansiyonlar "Varşova/La Haye Sistemi" olarak adlandırılan sistemde yer alan 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun temel hali veya değişikliğe uğramış hallerden biri ya da 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'dur. Bu iki konvansiyona birlikte taraf olunabildiği kabul edilmelidir. Bu sebeple ülkelerin hangi konvansiyona veya konvansiyonlara taraf olduğunun tespit edilmesi ve buna göre de uygulanması gereken mevzuat hükümlerinin belirlenmesi gerekir. Türkiye ise 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü'ne taraf olmuştur. Bu protokole taraf olduğu için bu protokol ile değiştirilen ve daha öncesinde 1955 Tarihli La Haye Protokolü ile değiştirilen 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu'na da taraf olduğu anlamına gelir. Türkiye ayrıca 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na da taraftır.

Bu uluslararası konvansiyonların temel amacı havayolu taşımacılığını geliştirmek, sistematik hale getirmek ve yeknesaklaştırmaktır. Bu sebeple yolcunun ölümü, yaralanması ve gecikmesi sebebiyle meydana gelen zararlar ile ayrıca yük taşımasında meydana gelen zararlara ilişkin hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğu düzenlenmiştir. Ayrıca hava taşıma senetleri başta olmak üzere belli konuları ele almıştır. Özellikle usul hukukuna ilişkin neredeyse her hususu ise, davanın açıldığı mahkemenin hukukuna bırakmıştır. Bu tercih sebebiyle hem ulusların kendi hukuk sistemlerinde hem de birbirleri arasında çok farklı değerlendirmeler ve sonuçlar ortaya çıkmaktadır.

İç hat/yurt içi havayolu yolcu taşımalarına uygulanması gereken 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu hükümlerinde olaya uygulanabilecek herhangi bir düzenlemenin bulunmaması halinde uluslararası konvansiyonların hükümlerine başvurulması gerektiği belirtilmiştir. Bu düzenlemenin temel amacı da her iki taşımacılık arasındaki farklılıkların en aza indirilmesi ve havayolu taşımacılığında yeknesaklığın sağlanmasıdır. Bu durum Avrupa Birliği bakımından da geçerlidir. Zira Avrupa Birliği, 2004 yılında 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na topluluk üye ülkelerinin tamamında geçerli olacak şekilde taraf olmuştur. Aynı yıl içerisinde de tam adı "*Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91*" olan tüzüğü yürürlüğe koymuştur. Bu tüzükle birlikte hem topluluk içi hem de topluluk dışı havayolu yolcu taşımaları bakımından yeknesaklığın sağlanması hedeflenmiştir. Belirtmek gerekir ki bu tüzük, Türkiye'den Avrupa Birliği'ne üye olan ülkelere yapılan uluslararası havayolu yolcu taşımalarına uygulanabilmektedir. Ayrıca bu tüzük, Avrupa Birliği'ne üye olan ülkelerden Türkiye'ye yapılan uluslararası havayolu yolcu taşımalarına da uygulanabilmektedir.

Türkiye'de ise Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından 2012 yılında, Avrupa Birliği'nde uygulanan tüzük temel alınarak hazırlanan Havayolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik yayınlanmıştır. Avrupa Birliği'nde uygulanan tüzük başta topluluk içi uçuşlar olmak üzere, çoğu durumda üçüncü ülkelerle yapılan uçuşlara da uygulanabilme kabiliyetine sahipken, Havayolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik sadece iç hat/yurt içi havayolu yolcu taşımaları bakımından uygulanabilmektedir.

2004 yılından beri Avrupa Birliği'nde, 2012 yılından beri Türkiye'de kalkış noktasındaki gecikmelerde yolcu haklarının tesis edilmesi ilişkin yürürlüğe konulan herhangi bir yeni mevzuat bulunmamaktadır. Özellikle yolcuya tazminat hakkının bu iki mevzuat hükümlerinde tanınmamış olması uygulamada büyük problemlere yol açmaktadır. Hem Avrupa Birliği'nde hem de Türkiye'de söz konusu tazminat hakkının yolcuya tanınmasına ilişkin girişimlerin olduğunu da belirtmek gerekir. Çalışmada, güncel durumdaki mevzuat hükümleri doğrultusunda, doktrindeki görüşler ve uygulamalar ele alınarak, yolcuya kalkış noktasındaki gecikme sebebiyle

belirli bir tazminat hakkının tanınması gerektiği sonucuna ulaşılmış ve bu sonucun da bahsedilen girişimlerde aynı doğrultuda kabul edildiği görülmüştür.

Avrupa Birliği 2004 yılında 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na taraf olmuştur. Ayrıca 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na taraf olunmasa bile dünya üzerindeki ülkelerin tamamına yakını "Varşova/La Haye Sistemi"ndeki temel konvansiyon ya da onun değiştirilmiş haline taraftır. Bu sebeple bu çalışmada hem Havayolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik ve/veya Avrupa Birliği'nde uygulanan Tüzük hem de "Varşova/La Haye Sistemi"ndeki temel konvansiyon ya da onun değiştirilmiş hali ya da 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu ya da 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu hükümlerine tabi havayolu yolcu taşımaları ele alınmış ve bu kapsamda değerlendirmelerde bulunulmuştur.

Çalışma konusunda bu şekilde bir daraltma yapılmasına rağmen havayolu yolcu taşımacılığı alanının hukuki anlamda sistematik ve yerleşik hale gelmemiş olması sebebiyle fazlasıyla tartışılması gereken nokta tespit edilmiştir. Öncelikle kalkış ve varma noktasında uygulanacak olan mevzuat hükümleri birbirlerinden ayrılmış durumdadır. "Varşova/La Haye Sistemi"ndeki temel konvansiyon ya da onun değiştirilmiş hali, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu ve 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu hükümleri kalkış noktasındaki gecikmeyi düzenlememektedir. Bu sebeple "Varşova/La Haye Sistemi"ndeki temel konvansiyon ya da onun değiştirilmiş hali ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun münhasırlık özelliğine sahip olduğu kabul edildiğinde, kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlar bakımından nasıl bir yol izleneceği meselesi çok karmaşıktır. Zira böyle bir durumda söz konusu konvansiyonlar devre dışı bırakılarak, ulusal hukuk düzenlemelerine yani Avrupa Birliği'nde uygulanan tüzüğe ya da Havayolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik'e başvurulabilip başvurulamayacağı hususu gündeme gelecektir. Bu sebeple yeterince karmaşık olan çalışma konusunun anlaşılabilir olması amacıyla hem taşımanın iç hat/yurt içi, dış hat/uluslararası olmasına hem de gecikmenin kalkış ya da varma noktasında gerçekleşmesine göre ayrımlar yapılmıştır.

Kalkış noktasındaki gecikme, Avrupa Birliği'nde uygulanan tüzükte ve Havayolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik'te düzenlenmiş

olup, bu durumda yolcuya tazminat hakkı tanınmamıştır. Tazminat hakkı ise varma noktası kapsamında "Varşova/La Haye Sistemi"ndeki temel konvansiyon ya da onun değiştirilmiş hali, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu ve 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu hükümlerinde, belirli miktarlarla sınırlı olmak üzere öngörülmüştür.

Kalkış ve varma noktasına uygulaması gereken mevzuat hükümlerinin farklı olması doğal olarak uygulanma şartlarında da farklılıklar yaratmıştır. Özellikle gecikme hususu bu mevzuat hükümlerinde ayrıntılı bir şekilde ele alınmadığı için uygulanma ve sorumluluk şartlarının tespit edilmesini karmaşıklaştırmıştır. Bu noktada doktrindeki görüşlerden ve özellikle Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın vermiş olduğu kararlardan yararlanılarak tespitler yapılmaya çalışılmıştır.

Yolcu bakımından kalkış ve varma noktasındaki gecikmelerden doğan zararların tazmin edilmesine ve tesis edilmesi gereken haklara ilişkin yapılması gereken tespitler, hava taşıyıcısının da hukuki sorumluluğunun sınırlarını oluşturacaktır. Bu tespitler, hava taşıyıcısının hem kalkış hem de varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin hukuki sorumluluğunun kapsamının ve niteliğinin belirlenmesi konusunda çok büyük önem taşımaktadır.

Havayolu yolcu taşımacılığında yolcu bakımından tespit edilmesi gereken bu hususlar, hava taşıyıcısının kapsam ve nitelik itibariyle hukuki sorumluluğunun öngörülebilir olması açısından da hayati önem taşır. Esasında bu taşıma türü hava taşıyıcısına kıyasen daha zayıf konumda olan yolcu bakımından belli başlı zorluklar ve sıkıntılar yaratır. Yolcuya kıyasen aynı ölçüde olmasa dahi hava taşıyıcısı bakımından da birtakım riskler içermektedir. Özellikle günümüz şartlarında havayolu yolcu taşımacılığının diğer taşıma türleriyle rekabet edebilecek şekilde daha kolay ulaşılabilir ve ucuz olduğu gerçeği göz önünde bulundurulduğunda, başta hava trafiğinin olması gerekenden daha yoğun olması, kimi durumlarda ortaya çıkan kötü hava şartları, teknik arızalar ve grevler gibi olağanüstü sebep kapsamında tartışılması gereken durumların mevcudiyeti, hava taşıyıcısını da hukuki sorumluluğun dengelenmesi noktasında ciddi bir şekilde zorlayabilmektedir.

Açıklanan tüm bu sebeplerle söz konusu çalışmada, kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararların hangi kapsam ve ölçütlere göre tazmin edilebileceği ele alınmıştır. Ayrıca tazminat dışındaki diğer hakların da hangi şekilde tesis edilmesi gerektiği incelenmiştir. Aynı zamanda varma noktasındaki gecikmeden doğan zararların hangi kapsam ve ölçütlere göre tazmin edilebileceğine ilişkin çözümler sunulmaya çalışılmıştır. Böylece hava taşıyıcısının yolcu taşımasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin hukuki sorumluluğu her yönüyle belirlenmeye çalışılmıştır.

GİRİŞ

Havayolu yolcu taşımaları, hem iç hat hem de dış hat olacak şekilde gerçekleştirilmektedir. İç hat ifadesinin kullanılmasındaki maksat havayolu yolcu taşımasının yurt içinde, dış hat ifadesinin kullanılmasındaki maksat ise uluslararası alanda yapılmasıdır. Uygulamada bu ayrıma zorunlu olarak gidilmesi gerektiğinden, söz konusu iki farklı niteliğe sahip olan havayolu yolcu taşımalarına da farklı mevzuat hükümleri uygulanmalıdır. Bu husus Türkiye özelinde ele alındığında, iç hat/yurt içi havayolu yolcu taşımaları bakımından öncelikli olarak uygulanması gereken mevzuat 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu[1] (TSHK)'dur.

Dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşımaları bakımından ise uygulanması gereken mevzuat, uluslararası havayolu yolcu taşımacılığının muhatabı olan ülkelerin taraf oldukları konvansiyonlara göre değişkenlik gösterir. Bu konvansiyonlar "Varşova/La Haye Sistemi" olarak adlandırılan sistemde yer alan 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nun temel hali veya değişikliğe uğramış hallerden biri ya da 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu (MK)'dur. Bu iki konvansiyona birlikte taraf olunabildiğinin kabul edilmesi gerektiğinden[2] bu tarz bir taşımanın muhatabı olan ülkelerin hangi konvansiyona veya konvansiyonlara taraf olduğunun tespit edilmesi ve buna göre de uygulanması gereken mevzuat hükümlerinin belirlenmesi gerekir. Türkiye ise hem "Varşova/La Haye Sistemi" içerisinde temel konvansiyonun değiştirilmiş haline (VK) hem de MK'ya taraftır.

İç hat/yurt içi havayolu yolcu taşımalarına uygulanması gereken TSHK hükümlerinde olaya uygulanabilecek herhangi bir düzenlemenin bulunmaması halinde uluslararası konvansiyonların hükümlerine başvurulması gerektiği belirtilmiştir[3]. Bu düzenlemenin temel amacı da her iki taşımacılık arasındaki farklılıkların en aza indirilmesi ve havayolu taşımacılığında yeknesaklığın sağlanmasıdır. Bu durum Avrupa Birliği (AB) bakımından da geçerlidir. Zira AB, 2004 yılında MK'ya topluluk üye ülkelerinin tamamında geçerli olacak şekilde taraf

[1] RG., T: 19.10.1983, S: 18196.
[2] Bkz. I. Bölüm, 2.2.3. Başlık
[3] Bu husus TSHK m. 106 hükmünde ele alınmıştır. Madde hükmü ise şu şekildedir: "*Havayolu 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.*"

olmuş[4], aynı yıl içerisinde de 261/2004 Sayılı Tüzük[5]'ü (AB Tüzüğü) yürürlüğe sokarak, hem topluluk içi hem de topluluk dışı havayolu yolcu taşımaları bakımından yeknesaklığı sağlamaya çalışmıştır. Belirtmek gerekir ki, AB Tüzüğü, Türkiye açısından dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşımaları kapsamında ilgili uçuşun muhatabı olan ülkenin AB üyesi olması halinde uygulama alanı bulur. Türkiye'de ise Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM) tarafından 2012 yılında, AB Tüzüğü temel alınarak hazırlanan Havayolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik[6] (Yolcu Hakları Yönetmeliği) yayınlanmıştır.

Bu noktada önemle belirtilmesi gerekir ki, AB'nin 2004 yılında MK'ya taraf olması, MK'ya taraf olunmasa bile dünya üzerindeki neredeyse ülkelerin tamamına yakınının "Varşova/La Haye Sistemi"ndeki temel konvansiyona ya da onun değiştirilmiş haline taraf olması sebebiyle, bu çalışmada hem Yolcu Hakları Yönetmeliği ve/veya AB Tüzüğü hem de VK ya da MK ya da TSHK hükümlerine tabi havayolu yolcu taşımaları ele alınacak ve bu kapsamda değerlendirmelerde bulunulacaktır.

Kalkış ve varma noktasındaki gecikmelere uygulanacak mevzuat hükümleri birbirlerinden ayrılmış durumdadır[7]. VK, MK ve TSHK hükümlerinde sadece varma noktasındaki gecikme durumu düzenlenmişken[8], AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde ise sadece kalkış noktasındaki gecikmeyi düzenlenmiştir[9]. Bu sebeple çalışma konusunun anlaşılabilir olması amacıyla hem taşımanın iç hat/yurt içi, dış hat/uluslararası olmasına hem de gecikmenin kalkış ya da varma noktasında gerçekleşmesine göre ayrımlar yapılacaktır.

Kalkış ve varma noktasına uygulaması gereken mevzuat hükümlerinin farklı olması doğal olarak uygulanma ve sorumluluk şartlarında da farklılıklar yaratmıştır.

---

[4] Bkz. I. Bölüm, 2.2.3. Başlık.
[5] Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91. Tüzüğün tam metni için bkz. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32004R0261&from=EN, (E.T.: 04.01.2017).
[6] Havayolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik (SHY-YOLCU), RG., T: 03.12.2011, S: 28131.
[7] Bkz. II. Bölüm, 2.2. Başlık.
[8] Bkz. II. Bölüm, 2.3.1.1. Başlık.
[9] Bkz. II. Bölüm, 2.3.2. Başlık.

Bu şartların tespit edilmesinde doktrindeki görüşlerden ve özellikle Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın vermiş olduğu kararlardan yararlanılarak tespitler yapılacaktır.

Varma noktasındaki gecikmelerin neredeyse tamamı kalkış noktasındaki bir gecikme sebebiyle meydana gelmektedir. Her iki gecikme durumunda da yolcular genellikle zarara uğrar. Ayrıca herhangi bir zarara uğramasa bile en azından kendisine tesis edilmesi gereken bazı haklar da mevcut olmalıdır. AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde kalkış noktasındaki gecikmeye ilişkin yolcuya her ihtimalde bazı haklar sunulmasına[10] rağmen, tazminat hakkı tanınmamıştır[11]. Tazminat hakkı ise varma noktası kapsamında VK, MK ve TSHK hükümlerinde, belirli miktarlarla sınırlı olmak üzere öngörülmüştür[12]. Kalkış noktasındaki gecikme durumunda yolcuya tazminat hakkının tanınmamış olması uygulamada çifte standarda ve özellikle uluslararası konvansiyonların temel amacı olan yeknesaklığın bozulmasına sebep olmaktadır. Bu noktada da kalkış noktasındaki gecikme durumunda yolcuya tazminat hakkının tanınmasının gerekli olup olmadığı, yolcu haklarındaki son gelimeşmeler de dikkate alınarak incelenecektir. Havayolu yolcu taşımacılığında yolcu bakımından tespit edilmesi gereken bu hususlar, hava taşıyıcısının kapsam ve nitelik itibariyle hukuki sorumluluğunun öngörülebilir olması açısından da büyük önem taşımaktadır.

Açıklanan tüm bu sebeplerle söz konusu çalışmada, kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararların ne şekilde ve hangi ölçütlere göre tazmin edilmesi, yine aynı şekilde tazminat dışındaki diğer hakların tesis edilmesi, aynı zamanda varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlar bakımından özellikle uluslararası konvansiyonlarda belirtilen hangi ölçütlerin dikkate alınmak suretiyle tazmin edilebileceği hususlarını merkeze alarak, çözümler sunulmaya çalışılacaktır.

[10] Bkz. II. Bölüm, 3.3.2. Başlık.
[11] Bkz. II. Bölüm, 3.3.2.4. Başlık.
[12] Bkz. II. Bölüm, 3.2.1. Başlık.

I. BÖLÜM

HAVAYOLU YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNE UYGULANMASI GEREKEN KURALLAR

1. Genel Olarak

Havayolu yolcu taşıma sözleşmelerine uygulanacak mevzuat bakımından iç hat/yurtiçi ve dış hat/uluslararası yolcu taşımaları şeklinde ikili bir ayrıma gidilebilir[13]. İç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşımaları bakımından uygulanması gereken ilk mevzuatı TSHK oluşturmaktadır. TSHK m. 106 hükmü, *"Havayolu 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."* şeklinde düzenlenmiştir. Bu atıf sebebiyle iç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşımalarına TSHK hükümleri, TSHK'da açıkça hüküm bulunmadığı durumlarda uygulanma şartlarına göre Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası konvansiyonlar olan VK ve MK hükümleri, bu konvansiyonlarda da açıkça uygulanabilecek bir hükmün bulunmaması halinde de 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu[14] (TTK) hükümleri uygulama alanı bulacaktır[15].

---

[13] Hüseyin Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası, 1987, s. 21, 26; Atalay Özdemir, **Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu**, Ankara, Sanem Matbaacılık, 1992, s. 44; Ayşegül Canbolat, **Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara, Turhan Kitapevi, 2009, s. 34; İnci Deniz Kaner, **Hava Hukuku (Hususi Kısım)**, Gözden Geçirilmiş 2. Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2004, s. 53; Sema Güleç Uçakhan, **Maddi Tazminat Esasları ve Hesaplanması (En Son Gelişmeler ve İçtihatlarla Birlikte)**, 8. Baskı, Ankara, Seçkin, 2017, s. 89.

[14] RG., T: 14.02.2011, S: 27846.

[15] Hüseyin Ülgen, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1987, s. 33, 231; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 26; Hüseyin Ülgen, "Hava Taşımaları ve Uygulanacak Hükümler", **İstanbul Barosu Dergisi**, C: 58, S: 10-12, 1984, s. 17; Özdemir, **Bagaj**, s. 42; Bülent Sözer, **Hava Yolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2009, s. 107; Canbolat, **a.g.e.,** s. 3, 34; Bülent Sözer, "Havayolu İle Yapılan Taşımalarda Yolcunun Maruz Kaldığı Zararlardan Doğan Manevi Tazminat Talepleri", **Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi**, C: 1, S: 1, 2012, s. 87; Güleç Uçakhan, **a.g.e.,** s. 89; Tahir Çağa, "Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu Bildiriler ve Tartışmalar V**, Ankara, Banka vE Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1988, s. 185; Banu Bozkurt Bozabalı, **Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu**, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2013, s. 93, 96; Sinan Sami Akkurt, **Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu İle Yolcu Taşımacılığından Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk**, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2014, s. 129; Feyzi Ercin/Pelin Erkut/Bahar Necmioğlu, "Air Transport", **Transport Law in Turkey**, Second Edition, The Netherlands, Kluwer Law International B. V., s. 270; Kaner, **Hava**, s. 53; Ahmet Zeyneloğlu, **Taşıma Hukuku**, Ankara, Yetkin, 1993, s. 296.

Her ne kadar TSHK m. 106 hükmünde belirtilmemiş olsa da iç hat/yurtiçi yolcu taşımalarına, TTK'da da uygulanabilecek herhangi bir hükmün bulunmaması halinde bu sayılan kaynaklara nazaran genel kanun niteliğinde kabul edilebilecek 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu[16] (TBK) hükümleri de uygun düştüğü ölçüde kıyasen uygulama alanı bulabilecektir[17]. Ek olarak, SHGM tarafından çıkartılan Yolcu Hakları Yönetmeliği de somut olayın özelliklerine göre hem iç hat/yurt içi hem de dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşımaları bakımından gerekli şartların oluşması halinde uygulama alanı bulabilecektir[18].

Ayrıca belirtmek gerekir ki, özel hukuk ilişkilerinde tarafların bizzat üzerinde anlaşmış oldukları esaslar, emredici hukuk kurallarına aykırı olmadığı sürece öncelikle uygulama alanı bulur[19]. Bu durumda tarafların iç hat/yurtiçi yolcu taşımalarına ilişkin olarak sözleşme ile belirledikleri esaslar, mevzuatın emredici hükümlerine aykırı olmadıkları sürece öncelikle uygulanır[20]. Bu uygulanma esası, sözleşme taraflarının kararlaştırmış oldukları hükümlerin sözleşmenin bir parçasını oluşturdukları durumlarda ve şartlar dâhilinde genel işlem koşulları[21] bakımından da geçerli olacaktır[22].

Dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşımaları bakımından ise, aşağıda detaylı bir şekilde açıklanacağı üzere[23], somut olayın şartlarına göre Türkiye'nin taraf olduğu iki uluslararası konvansiyondan ya VK ya da MK hükümleri uygulama alanı bulabilecektir[24]. Bu konvansiyonların yanında dış hat/uluslararası kapsamda kabul

---

[16] RG., T: 04.02.2011, S: 27836.

[17] Ülgen, **Sözleşme**, s. 36; Özdemir, **Bagaj**, s. 42-43; Canbolat, a.g.e., s. 36; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 99; Akkurt, **Sivil**, s. 129; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 26; Sözer, **Manevi**, s. 87, dn. 100; Kaner, **Hava**, s. 53.

[18] Örneğin, yurt dışı menşeli bir havayolu şirketi tarafından İstanbul'un duraklama yeri olarak belirlendiği, Antalya'dan Viyana'ya düzenlenen bir seferde, Antalya'dan Viyana'ya ve Antalya'dan İstanbul'a gidecek olan yolcular bakımından Yolcu Hakları Yönetmeliği uygulama alanı bulabilecektir.

[19] Ülgen, **Sözleşme**, s. 37; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 26; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 107-108; Canbolat, **a.g.e.,** s. 36; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 99; Akkurt, **Sivil**, s. 129; Tuba Birinci Uzun, **Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2015, s. 37; Sözer, **Manevi**, s. 87, dn. 100.

[20] Ülgen, **Sözleşme**, s. 10, dn. 10; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 26; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 99; Akkurt, **Sivil**, s. 129; Sözer, **Manevi**, s. 87, dn. 100.

[21] Ülgen, **Sözleşme**, s. 9-10, s. 36-37; Canbolat, **a.g.e.,** s. 36; Akkurt, **Sivil**, s. 130.

[22] Ülgen, **Sözleşme**, s. 9-10, s. 36-37; Canbolat, **a.g.e.,** s. 36; Akkurt, **Sivil,** s. 130.

[23] Bkz. I. Bölüm, 2.2.1. Başlık.

[24] Canbolat, **a.g.e.,** s. 3, 36; Meltem Deniz Güner-Özbek, "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", **TBB Dergisi**, S: 123, 2016, s. 341; Kaner, **Hava**, s. 54; Birinci Uzun, **a.g.e.,** 21.

edilebilecek, özellikle de AB üyesi ülkeler kapsamında yapılacak olan havayolu yolcu taşımalarında, yolcu haklarının tesis edilmesine yönelik Avrupa Parlamentosu tarafından çıkartılan AB Tüzüğü de yine aşağıda detaylı bir şekilde açıklanacağı üzere[25], gerekli şartların oluşması halinde uygulama alanı bulabilecektir. AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin uygulanma şartları, havayolu yolcu taşıma sözleşmenin uluslararası nitelikte olup olmaması ölçütüyle doğrudan bağlantılı olmadığından[26] bu iki mevzuat, başka bir bölümde[27] detaylı bir şekilde incelenecektir[28].

Bu genel açıklamalar çerçevesinde bu bölümde, havayolu yolcu taşıma sözleşmesine uygulanacak mevzuat ve bu mevzuat kaynaklarının uygulanma şartları hakkında ayrıntılı bir inceleme yapılacak ve aynı zamanda çalışmanın amacına uygun olacak şekilde havayolu yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin değerlendirmelerde bulunulacaktır.

2. Havayolu Yolcu Taşıma Sözleşmesine Uygulanacak Mevzuat

2.1. İç Hat/Yurt içi Havayolu Yolcu Taşıma Sözleşmeleri Bakımından

2.1.1. Türk Sivil Havacılık Kanunu

İç hat/yurtiçi havayolu taşıma sözleşmelerine öncelikli olarak TSHK hükümlerinin uygulama alanı bulacağı daha önce açıklanmıştı. TSHK, 14.10.1983 yılında kabul edilmiş ve 19.10.1983 tarihinde, 18196 Sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. TSHK'nın temelini 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu ve bu konvansiyonun hükümlerini tadil ederek yeniden düzenleyen 1955 tarihli La Haye Protokolü oluşturmaktadır[29]. Bu noktada iç hat/yurt içi havayolu yolcu taşımalarına TSHK'nın yanında Türk Sivil Havacılık mevzuatına ait ve özellikle Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'ne ait yasal düzenlemeler de uygulama

[25] Bkz. II. Bölüm, 2.3.2. Başlık.
[26] Örneğin, AB menşeli bir havayolu şirketi tarafından İstanbul'un duraklama yeri olarak belirlendiği, Berlin'den Ankara'ya düzenlenen bir seferde, İstanbul'dan Ankara'ya gidecek olan yolcular bakımından hem Yolcu Hakları Yönetmeliği hem de AB Tüzüğü uygulama alanı bulabilecektir.
[27] Bkz. II. Bölüm, 2.3.2. Başlık.
[28] Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 3/1, bent b hükmünde, bu yönetmeliğin *"Avrupa Birliğinin 11.2.2004 tarihli ve (EC) 261/2004 sayılı Tüzüğüne paralel olarak"* hazırlandığı açıklandığı için bu çalışmada pek tabii olarak AB Tüzüğü hükümleri de dikkate alınarak, değerlendirme yapılacaktır.
[29] Sözer, **Yük Taşıma**, s. 104; Canbolat, **a.g.e.,** s. 35.

alanı bulacaktır. TSHK m. 3/1, bent a hükmünde bu kanunun yer bakımından uygulanma alanı düzenlenmiş olup bu bağlamda Türk hava sahası tanımlanmıştır. İlgili hükme göre Türk hava sahası, *"Türkiye Cumhuriyetinin egemenliği altındaki ülke ile Türk karasuları üzerindeki sahayı"* ifade etmektedir. Bu hükme göre açıkça anlaşılmaktadır ki, TSHK, Türkiye Cumhuriyeti'nin egemenliği altındaki ülke sınırları ile Türk karasularının üzerinde bulunan hava sahalarında gerçekleştirilen iç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşımalarına öncelikli olarak uygulanacaktır[30].

2.1.2. Uluslararası Konvansiyonlar[31]

TSHK m. 106 hükmü uyarınca, kanunda iç hat/yurtiçi taşımalarına somut olay çerçevesinde uygulanabilecek bir hüküm bulunmadığı hallerde Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri ikinci sırada uygulama alanı bulacaktır[32]. Türkiye'nin mevcut durumda uluslararası hava taşımacılığına ilişkin taraf olduğu iki adet konvansiyon bulunmaktadır. Yine çalışma içerisinde detaylı bir şekilde açıklandığı üzere[33] MK'ya taraf olabilmek için VK'yı feshetme zorunluluğu bulunmadığı için TSHK m. 106 hükmünde belirtilmiş olan *"uluslararası anlaşma"* ifadesinden anlaşılması gereken, Türkiye için MK'nın yürürlüğe girdiği tarih olan 26.03.2011 tarihine kadar VK hükümlerinin, bu tarihten sonra ise MK hükümlerinin uygulanacağıdır[34].

Her iki konvansiyon da Türkiye bakımından yürürlükte olacağı için her ne kadar MK'nın Türkiye için yürürlüğe girdiği tarihten sonra da gerçekleşse, uluslararası hava taşımacılığın ilgilisi olan diğer devlet eğer MK'ya değil de sadece

---

[30] Bülent Sözer, "Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu", **BATİDER**, C: 12, S: 4, 1984, s. 13; Akkurt, **Sivil**, s. 131.

[31] Her ne kadar TSHK m. 106 hükmünde uluslararası anlaşma olarak ifade edilse de Türkiye'nin taraf olduğu metinler, uluslararası hukuk kapsamında konvansiyon olarak kabul edilmektedir. Bu sebeple çalışmada, kanunun ifadesinden ayrılarak, konvansiyon kavramı tercih edilmiştir.

[32] Akkurt, **Sivil**, s. 138; Canbolat, **a.g.e.,** s. 3, 35; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 12, 18; Yargıtay 11. HD., E: 2016/930, K: 2017/1456, T: 13.03.2017, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018); Yargıtay HGK., E: 2006/11-452, K: 2006/481, T: 28.06.2006, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018). Yargıtay'ın bu yönde vermiş olduğu başka bir karar için bkz. Hatice Ece, "Hava Taşımasına İlişkin Karar İncelemeleri", **Legal Hukuk Dergisi**, C: 12, S: 141, 2014, s. 249-251.

[33] Bkz. I. Bölüm, 2.2.3. Başlık.

[34] Yargıtay'ın bu yönde vermiş olduğu bir karar için bkz. Gönen Eriş, **Açıklamalı-Gerekçeli-İçtihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku**, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2015, s. 175. Aksi görüş için bkz. Güner-Özbek, **Revizyon**, s. 352.

VK'ya taraf ise, bu durumda Türkiye ile bu ilgili diğer devlet arasında VK hükümleri uygulanacaktır[35].

2.1.3. Türk Ticaret Kanunu

TSHK m. 106 hükmüne göre, TTK'daki hükümlerin uygulama alanı bulabilmesi ancak, TSHK'da ve Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası konvansiyonlarda somut olay özelinde uygulanabilecek herhangi bir hükmün bulunmaması halinde söz konusu olmaktadır[36]. TSHK, her ne kadar bu tarz durumlarda TTK hükümlerinin uygulanacağını belirtse de uygulanacak olan bu hükümlerin neler olduğunu açıklamamıştır. Bu noktada TTK hükümlerinin uygulanacağı durumlarda hangi hükümlerin uygulanması gerektiği noktasında doktrinde iki farklı görüş mevcuttur[37].

Doktrindeki bir görüşe göre[38], TTK'nın *"Taşıma İşleri"* başlıklı *"Dördüncü Kitap"*ında bulunan m. 852 hükmü, kural olarak her ne kadar karayolu taşımalarını düzenlemekte ve deniz, demir, havayolu taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümleri saklı tutmakta ise de bu hükümlerin aynı zamanda Türk taşıma hukukunun genel hükümleri olduğunu; deniz, demir, havayolu taşımalarını ve posta idaresini düzenleyen özel hükümlerde açıklık bulunmayan hallerde de yine bu hükümlerin uygulanacağının kanunun sistematiğinden ve lafzından ortaya çıktığı ve dolayısıyla taşıma türlerine ilişkin olarak özel düzenleme bulunmayan hallerde bu kitap

---

[35] Güner-Özbek, **Revizyon**, s. 341. Türkiye'nin taraf olduğu ancak uluslararası hukukta yürürlüğe girebilmesi için yeterli üye taraf ülke sayısına ulaşamadığı için yürürlüğe giremeyen tadil metinlerinin ve/veya diğer konvansiyonların da taraflar arasındaki sözleşme şartları bağlamında uygulanabileceğine ilişkin doktrindeki bir görüş için bkz. Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 15. Bu noktada belirtmek gerekir ki, uluslararası hukukta yürürlüğe girmeyen mevzuat hükümlerin farklı ülkeler arasında uygulanması söz konusu olamayacağı için bu mevzuatlara ilişkin madde hükümlerinin ancak ve ancak taraflar arasındaki sözleşmeye özel olarak eklenmiş şartlar niteliğine sahip olması durumunda uygulanabilme kabiliyetinin olabileceğine çok dikkat etmek ve bu ayrıma ilişkin sınırı da iyi bir şekilde belirlemek gerekir.

[36] Canbolat, **a.g.e.,** s. 3, 35; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 16.

[37] Ülgen, **Sözleşme**, s. 35; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 16; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 91-96; Canbolat, **a.g.e.,** s. 35. Doktrinde bu iki görüşe ek olarak, TTK' da düzenlenen taşıma hukukuna ilişkin hükümlerin genel nitelik taşımadığı ileri sürülerek, TTK'nın somut olayın özellikleri kapsamında işin niteliğine uygunluk ölçütüne göre, herhangi bir hükmünün uygulanması gerektiğine yönelik bir görüş daha bulunmaktadır. Bkz. Kaner, **Hava**, s. 53.

[38] Ülgen, **Sözleşme**, s. 36; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 23; Ülgen, **Hükümler**, s. 17; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 96; Canbolat, **a.g.e.,** s. 36; M. Barış Günay/Muharrem Gençtürk, "Hava Taşımacılığında Montreal Sözleşmesinin İç Hukuka Etkisi", **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C: 18, S: 2, 2012, s. 797-798; Hüseyin Ülgen, "Hava Taşıyıcısının Sorumluluktan Kurtulması Hakkında", **Prof. Dr. Necip Kocayusufpaşaoğlu İçin Armağan**, İstanbul, Seçkin, 2004, s. 563; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 16; Günay/Gençtürk, **a.g.e.,** s. 805; Güleç Uçakhan, **a.g.e.,** s. 89.

hükümlerinin uygulama alanı bulacağını ifade etmektedir. Bu görüşün sonucu olarak da iç hat/yurtiçi havayolu taşımalarına ilişkin TSHK'da ve uluslararası konvansiyonlarda somut olaya ilişkin uygulama kabiliyeti olacak herhangi bir hükmün bulunmadığı hallerde TTK'nın "Taşıma İşleri" başlıklı dördüncü kitabının hükümlerine başvurulması gerektiği savunulmaktadır[39].

Doktrindeki diğer bir görüşe göre[40] ise, TTK hükümlerinin uygulanması gerektiği hallerde, TTK'nın deniz ticaretini düzenleyen dördüncü kitabında bulunan ve deniz yoluyla yapılan taşımaları içeren TTK m. 1138 vd. hükümlerinin uygulanması gerektiği kabul edilmektedir. Bu görüşe göre TTK m. 852 hükmünde, deniz, demir ve hava yoluyla yapılacak taşımalara ve posta idaresine ilişkin özel hükümlerin saklı tutulacağının belirtilmesiyle artık havayoluyla yapılacak olan taşımalara, TTK m. 850 ve m. 930 hükümleri arasında düzenlenmiş olan taşıma hukukuna ilişkin hükümlerin uygulanamayacağının kabul edilmesi zorunlu hale gelmiştir[41]. Bu durumda TSHK m. 106 hükmündeki atfın, TTK'nın deniz yolu ile yapılan taşımaları düzenleyen m. 1138 ve m. 1272 arasındaki hükümlere yönelik olduğunu kabul etmek gerekecektir[42].

Kanaatimizce, doktrindeki iç hat/yurtiçi havayolu taşımalarına ilişkin TSHK'da ve uluslararası konvansiyonlarda somut olaya ilişkin uygulama kabiliyeti olacak herhangi bir hükmün bulunmadığı hallerde TTK'nın "Taşıma İşleri" başlıklı dördüncü kitabının hükümlerine başvurulması gerektiğini ileri süren görüşün kabul edilmesi gerekir. Zira TTK m. 852 hükmü ile özel hükümlerin saklı tutulmasının nedeni, TTK'daki kara taşıma hükümlerinin genel hüküm niteliğine sahip olmasıdır[43]. Bu sebeple taşıma hukuku kapsamında hakkında özel hüküm bulunmayan taşıma faaliyetlerine, TTK'daki kara taşıma hükümlerinin uygulanması zorunlu hale gelmektedir[44]. Deniz, demiryolu ve posta taşımaları açısından dahi bu taşıma türlerini düzenleyen özel hükümlerin ya da özel hüküm bulunmasına rağmen

---

[39] Ülgen, **Sözleşme**, s. 36; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 23; Akkurt, **Sivil**, s. 141-142; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 92; Canbolat, **a.g.e.,** s. 35; Günay/Gençtürk, **a.g.e.,** s. 797-798; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 16, dn. 23; Günay/Gençtürk, **a.g.e.,** s. 805.

[40] Canbolat, s. 35; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 16; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 93, 97; Bülent Sözer, "Türk Sivil Havacılık Kanunu'na İlişkin Bazı Görüş ve Değerlendirmeler", **BATİDER**, C: 12, S:4, 184, s. 90; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 119.

[41]; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 16; Sözer, **Görüş**, 90.

[42] Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 16; ; Sözer, **Görüş**, 90.

[43] Ülgen, **Sözleşme**, s. 36; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 23; Ülgen, **Sorumluluk Hakkında**, s. 563; Canbolat, **a.g.e.,** s. 36.

[44] Ülgen, **Sözleşme**, s. 36; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 23; Canbolat, **a.g.e.,** s. 36.

somut olay özelinde uygulanacak bir özel hükmün bulunmaması hallerinde, TTK'daki kara taşıma hükümlerinin uygulanması zorunluluk arz ettiğine göre, TSHK m. 106 hükmündeki TTK hükümlerine yapılan atfın da bu çıkarımı amaçladığını kabul etmek gerekir[45].

2.1.4. Türk Borçlar Kanunu

TBK, iç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşımalarına uygulanacak en genel ve başvurulacak son mevzuattır. Zira yukarıda da açıklandığı üzere[46], öncelikli olarak TSHK, sonrasında Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası konvansiyonlar ve sonrasında da TTK hükümleri uygulama alanı bulur. Ancak TSHK'da açıkça düzenlenmemiş olsa da TMK m. 5 hükmü gereğince, TMK ve TBK hükümlerinin, şartların oluşması halinde somut olaya uygulanması söz konusu olur[47]. Aynı şekilde TTK m. 1/2 hükmünde de uygulanacak hukuk kuralının bulunmaması halinde, genel hükümlere başvurulması gerektiği düzenlenmiştir. Madde hükmünde kast edilen genel hükümler ise TMK ve TBK hükümleridir. Bu durumda aşağıda da açıklanacağı üzere[48], havayolu yolcu taşıma sözleşmelerinin hukuki niteliği bakımından istisna, vekâlet ya da bağımsız sözleşme tiplerinin savunulduğu görüşlerden hangisi kabul edilecekse bu ilgili sözleşme tipine ilişkin TBK'daki hükümlerin uygulanması gerekecektir[49].

---

[45] Ülgen, **Sözleşme**, s. 36; Canbolat, **a.g.e.,** s. 36.

[46] II. Bölüm, A. Başlık.

[47] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 26; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 17; Ülgen, **Hükümler**, s. 17.

[48] Bkz. I. Bölüm, 3.2.2.2. Başlık.

[49] Canbolat, **a.g.e.,** s. 36; Ülgen, **Hükümler**, s. 17. Bir başka bakış açısı olarak *Sözer*'in görüşünün de dikkate alınması gerekir. *Sözer*, TSHK m. 106 hükmünün TBK'ya atıf yapmamasını eleştirmiş ve taşıma türlerine ilişkin TTK m. 852 hükmü gereğince genel hükümler bulunmadığını kabul ettiğinden, kanun boşluklarının oluşması durumunda bu boşlukların yorum yoluyla doldurulması yerine normlar hiyerarşisinde bir üst ve genel kaynak olarak kabul edilen TBK'ya başvurulmasının daha isabetli olacağını savunmuştur. Bu durumda *Sözer*'e göre, havayolu yolcu taşıma sözleşmelerine, TBK'nın istisna sözleşmesini düzenleyen m. 355 – m. 371 arasındaki hükümleri, bu hükümlerde de somut olaya uygulanacak bir hükmün olmaması halinde ise TBK'nın genel hükümlerini oluşturan m. 1 – m. 181 arasındaki hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Bir başka anlatımla *Sözer*'e göre, TSHK m. 106 hükmü gereğince somut olayda TSHK'da ve Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalarda uygulanacak herhangi bir düzenlemenin bulunmaması halinde her ne kadar TSHK m. 106 atfında TBK yer almamış olsa dahi, TTK'da taşıma sözleşmelerine uygulanacak olan genel hükümlerin bulunmadığının kabul edilmesi gerektiği için öncelikle TBK hükümlerine başvurulacak olup bu hükümlerde de somut olaya uygulanacak herhangi bir düzenlemenin bulunmaması halinde TTK'nın deniz taşımalarını düzenleyen m. 1138 vd. hükümlerin işin özüne uygun düştüğü ölçüde uygulanacaktır. Kanaatimizce, *Sözer*'in görüşünün TSHK m. 106 hükmündeki atfı açıkça bertaraf ettiği görülmektedir. Bu sebeple *Sözer*'in kabul ettiği şekilde bir sistematiğin belirlenmesi ve izlenmesi mevzuat gereği mümkün değildir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 17; Bülent Sözer, "Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler (Karayolu, Denizyolu ve

2.1.5. Genel İşlem Şartları

Genel işlem şartları, hem iç hat/yurtiçi hem de dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşımaları bakımından uygulama alanı bulabilen ve havayolu şirketleri tarafından hazırlanan düzenlemelerdir[50]. Uygulamada havayolu şirketleri tarafından yapılan hava taşımaları ve diğer hizmetler, havayolu şirketlerinin taşıma şartlarına ve ilgili kurallarına, taşıma senetlerinde ve yolcu biletlerinde bulunan hükümlere ve bu kapsamda uygulanabilir ücret tarifelerine tabi olarak gerçekleştirilir[51]. Tabi olunan bu düzenlemeler ve hükümler ise, esas itibariyle genel işlem şartlarını oluşturmaktadır.

2.1.6. Özel Sözleşme Şartları

Havayolu şirketlerinin gerçekleştirdiği havayolu yolcu taşımaları bakımından IATA[52] şartlarına uygun olarak hazırlanmış "özel sözleşme şartları" bulunmaktadır ve bu özel sözleşme şartları, yolcu biletlerinin arka yüzünde yer almaktadır[53]. Genel işlem şartlarında olduğu gibi hem iç hat/yurtiçi hem de dış hat/uluslararası havayolu

---

Havayolu ile Yapılan Taşımalar Üzerine Mukayeseli Bir İnceleme)", **BATİDER**, C: 14, S: 2, s. 150-151; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 17-18; Sözer, **Meseleler**, s. 150-151. Kanaatimizce kabul edilmesi gereken görüş, *Ülgen*'in görüşüdür. Kendisinin de gerekçeli olarak ifade ettiği gibi, TTK m. 852 hükmünde havayolu taşımalarına ilişkin özel hükümlerin TTK'daki taşıma işlerine ilişkin hükümlerden daha önce uygulanacağının açıklanması TTK'daki taşıma işleri hükümlerinin genel hüküm nitelik oluşturduğu, özel düzenlemelerin bulunmadığı takdirde TTK'daki taşıma işlerine ilişkin hükümlerin uygulama alanı bulacağı, bu hükümlerde de uygulanacak herhangi bir düzenlemenin bulunmaması halinde TTK m. 1/2 gereğince TBK'nın yolcu taşımaları için vekâlet; eşya taşımaları için eser sözleşmesinin hükümlerinin, bu hükümlerde de uygulanacak hükümlerin bulunmaması halinde, TBK'daki genel hükümlerin ve hatta TMK hükümlerinin uygulama alanı bulacağını kabul etmek gerekir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 26; Günay/Gençtürk, **a.g.e.**, s. 798.

[50] Ülgen, **Sözleşme**, s. 9-10; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 13; Canbolat, **a.g.e.,** s. 36; Ülgen, **Hükümler**, s. 9. Genel işlem şartlarına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. M. Kemal Oğuzman/M. Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt 1 Gözden Geçirilmiş 16. Baskı**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2018, s. 162-171; Ahmet M. Kılıçoğlu, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Genişletilmiş 22. Baskı**, Ankara, Turhan Kitabevi, 2018, s. 122-137; Fikret Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler 23. Baskı**, Ankara, Yetkin, 2018, s. 215-238; Selahattin Sulhi Tekinay/Sermet Akman/Haluk Burcuoğlu/Atilla Altop, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Yeniden Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Yedinci Baskı**, İstanbul, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1993, s. 154-166; Haluk N. Nomer, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Gözden Geçirilmiş, Genişletilmiş Onaltıncı Baskı**, İstanbul, Beta, 2018, s. 78-83; Safa Reisoğlu, **Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler Yirmişbeşinci Bası**, İstanbul, Beta, 2014, s. 70-78.

[51] Ülgen, **Sözleşme**, s. 9; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 13; Ülgen, **Hükümler**, s. 9.

[52] Uluslararası Hava Taşıma Birliği. Kuruluşun İngilizce ismi ise, *International Air Transport Association* şeklindedir. Kuruluş hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Reşat Volkan Günel, **Uluslararası Havacılık Hukuku**, İstanbul, Beta, 2010, s. 141-143; Salih Uygar Kılınç, **Avrupa Birliği-EUROCONTROL Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye**, İstanbul, On İki Levha, 2011, s. 62-66; J. P. Honig, **The Legal Status of Aircraft**, Martinus Nijhoff, The Hague, 1956, s. 51-56.

[53] Ülgen, **Sözleşme**, s. 9-10; Günay/Gençtürk, **a.g.e.**, s. 795.

yolcu taşımaları bakımından havayolu yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında hava taşıyıcısı ve yolcu, kendi aralarında kararlaştırmış oldukları özel sözleşme şartlarının, emredici hükümlere aykırı olmaması halinde, havayolu yolcu taşımalarına uygulanması gereken mevzuat hükümlerinden öncelikli olarak ele alınması ve uygulanması gerektiği kabul edilmelidir[54].

2.2. Dış Hat/Uluslararası Havayolu Yolcu Taşıma Sözleşmeleri Bakımından

2.2.1. Genel Olarak

Dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşımalarına uygulanması gereken iki tane konvansiyon bulunmaktadır. Bu konvansiyonlar, temelini 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu'nun oluşturduğu "Varşova/La Haye Sistemi" ve Montreal Konvansiyonu'dur. Özellikle Varşova Konvansiyonu'nun yürürlük tarihi eskiye dayandığı için, ilerleyen süreçlerde birçok değişikliğe uğramış[55] ve MK yürürlüğe girene kadar yeknesaklığın oluşturulması noktasında önemli problemler yaşanmıştır. Bu bölümde birçok yeni protokolün ve ek sözleşmenin yer aldığı ve doktrinde[56] de "Varşova/La Hey Sistemi" olarak adlandırılan kurallar bütününe ve bu sistemin gelişim sürecine, daha sonrasında ise MK'ya ilişkin açıklamalarda bulunulacaktır. Son olarak da Varşova/La Hey Sistemi ile MK arasındaki ilişki ve yürürlük meselesi ele alınacaktır.

2.2.2. Varşova/La Haye Sistemi

Varşova/La Haye Sistemi'nin temelini 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu oluşturmaktadır. Bu konvansiyonun tam ismi, *Havayolu İle Yapılan Uluslararası Taşımalara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme*'dir[57]. Günümüzde 152 devletin taraf olduğu[58] konvansiyon, 12 Ekim 1929 tarihinde

---

[54] Ülgen, **Sözleşme**, s. 10; Ülgen, **Sözleşme**, s. 10, dn. 10; Günay/Gençtürk, **a.g.e.**, s. 795; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 13; Cemal Şanlı, **Uluslararası Sivil Havacılık Davalarında Mahkemelerin Yargı Yetkisi ve Uygulanacak Hukuk**, Kazancı, İstanbul, 1992, s. 62.

[55] Bkz. I. Başlık, 2.2.2. Başlık.

[56] Sözer, **Yük Taşıma**, s. 120; Birinci Uzun, **a.g.e.,** 21; Mesut Önen, **Hava Hukuku Dersleri**, İstanbul, 1983, s. 53.

[57] Konvansiyonun İngilizce ismi *"Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air"* şeklindedir. Konvansiyonun resmi Türkçe metni için ayrıca bkz. Mesut Önen, **Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Uzay Hukuku Kuralları**, İstanbul, Marmara Üniversitesi Yayınları, 1986, s. 543-561.

[58] https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf, (E.T.: 26.01.2019).

Varşova'da imzalanmış ve 13 Şubat 1933 tarihinde de konvansiyonu onaylayan devletler arasında yürürlüğe girmiştir[59]. Konvansiyonun bu kadar eski tarihli olması ve dönemin şartları düşünüldüğünde çok etkili bir yeknesaklığı sağlaması[60] sebebiyle, konvansiyonun hazırlık çalışmalarının ve yürürlük aşamasının ele alınması önemlidir.

1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu'nun ilk adımları 1925 yılında Paris'te gerçekleştirilen I. Uluslararası Hava Hukuku Konferansı'nın[61] CITEJA[62] ismiyle kurmuş olduğu komite tarafından hazırlanan ön tasarıya dayanmaktadır[63]. İlerleyen süreçte konvansiyon, 4 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da gerçekleştirilen II. Uluslararası Hava Hukuku Konferansı'nda kabul edilmiş ve 12 Ekim 1929 tarihinde ise konferansa katılan devletlerin temsilcileri tarafından imzalanmış ve 13 Şubat 1933 tarihinde, konvansiyonu onaylayan devletler arasında yürürlüğe girmiştir.

1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu, birçok defa ve çeşitli gerekçelerle, bazen genel yapısına ilişkin bazen de belirli amaçların gerçekleştirilebilmesi için sınırlı olarak değişikliklere uğramıştır. Bu değişikliklerle birlikte günümüzde yürürlükte olan ve olmayan tadil metinleriyle 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu çok karmaşık bir yapıya sahiptir[64]. Yapılan ilk tadilde, 1955 Tarihli La Haye Protokolü[65] ile 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu m. 1 hükmünde değişiklik

---

[59] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 22; Gürkan Coşkun, **Çoklu (Multimodal) Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk**, Ankara, Yetkin, 2018, s. 96.

[60] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 22. 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu, günümüzde en çok taraf devlete sahip olan özel hukuk metni özelliğini taşımakta ve en başarılı yeknesak çalışma olarak kabul edilmektedir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Paul S. Dempsey/ Michael Milde, **International Air Carrier Liability**, Montreal, Centre for Research in Air and Space law, McGill University, 2005, s. 14.

[61] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 147; Bülent Sözer, "Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları", **BATİDER**, C: 9, S: 2, 1977, s. 373; Dempsey/Milde, **a.g.e.,** s. 14; Kırman, **a.g.e.,** s. 8 vd.; Ülgen, **Sözleşme**, s. 12 vd.; Çağa, **a.g.e.,** s. 37 vd.; Göknil, **a.g.e.,** s. 46; Birinci Uzun, **a.g.e.,** 21; Çağa, Sınırlı, s. 177.

[62] Hava Hukuku Uzmanları Uluslararası Teknik Komitesi. Komitenin Fransızca ismi ise, *"Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens"* şeklindedir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Önen, **Dersler**, s. 15-16.

[63] Sözer, **Kurallar ve Uygulanma Şartları**, s. 374; Çağa, **a.g.e.,** s. 40; Göknil, **a.g.e.,** s. 47; Kırman, **a.g.e.,** s. 9; Dempsey/Milde, **a.g.e.,** s. 13; Birinci Uzun, **a.g.e.,** 22.

[64] Bülent Sözer, "Hava Yolu İle Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova/La Hey Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi", **BATİDER**, C: 21, S: 1, 2001, s. 145. Varşova/La Haye Sistemi'nin yapısı ve süre içerisinde ana konvansiyonda yapılan değişiklikler için bkz. Rene H. Mackiewicz, "The Judicial Diversification of Uniform Private Law Conventions. The Warsaw Convention's Days in Court", **The International and Comparative Law Quarterly**, C: 4, S: 21, 1972, s. 718-721; Canbolat, **a.g.e.,** s. 37.

[65] Protokolün tam ismi "12 Ekim 1929'da İmzalanan Havayolu İle Yapılan Uluslararası Taşımalara İlişkin Bazı kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşmeyi Değiştiren Protokol" şeklindedir.

yapılarak, uluslararası taşıma kavramı daha açık bir hale getirilmiştir[66]. Ayrıca konvansiyonun 3. ve 4. maddelerinde değişiklik yapılarak, yolcu bileti ve bagaj kuponu ile bu belgelerde bulunması gereken kayıtlara ilişkin hükümler basitleştirilmiştir. Konvansiyonda hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğuna ilişkin hükümler korunmakla birlikte, sorumluluğun üst sınırı yükseltilmiştir[67]. Protokolle birlikte konvansiyondaki hava taşıyıcısının hukuki sorumluluktan kurtuluş kanıtlarından biri kaldırılmış ve sorumluluğun kapsamı genişletilmiştir. Aynı zamanda konvansiyona eklenen 25/A maddesi ile hava taşıyıcısının adamlarına da hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğunu sınırlandıran hükümlerden yararlanma hakkı tanınmıştır[68].

1955 Tarihli La Haye Protokolü m. 21, bent 2 hükmüne göre, bu protokolün 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu'na taraf olmayan herhangi bir devlet tarafından onaylanması halinde, bu onaylayan devletin 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu'nun bu protokol ile değiştirilmiş haline taraf olur. Bu hüküm dikkate alındığında, Türkiye de şu anda 1955 Tarihli La Haye Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu'na taraftır[69]. Günümüzde ise bu protokole taraf olan devlet sayısı 137'dir[70].

La Haye Protokolü'nün yürürlüğe girmesiyle Varşova Konvansiyonu'nda önemli değişiklikler gerçekleşmiş olsa da özellikle uygulamada çok sık karşılaşılan fiili hava taşıyıcısıyla ilgili herhangi bir düzenleme getirilmemiştir. Varşova Konvansiyonu'nda da bu duruma ilişkin herhangi bir düzenleme bulunmamaktaydı.

Protokol, 01 Ağustos 1963 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Protokolün resmi Türkçe tercümesi, ilgili kanun tasarısı ve kanun gerekçesi için bkz. Abdurrahman Ekinci/İhsan Çakmak, **Kara ve Hava Taşımalarına İlişkin Milletlerarası Sözleşmeler**, Ankara, Yaklaşım Yayınları, 2007, s. 643-658; Önen, **Uzay**, s. 561-575. 1955 Tarihli La Haye Protokolü'nün hazırlık aşaması ve içermiş olduğu değişikliklere ilişkin daha ayrıntılı bilgi için bkz. Birinci Uzun, **a.g.e.**, s. 22-25. 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu'nun değiştirilmesine ilişkin ortaya çıkan düşünceler ve bu sürecin tarihsel gelişimi için bkz. Rene H. Mankiewicz, Hague Protocol to Amend the Warsaw Convention, **The American Journal of Comparative Law**, C: 1, S: 5, 1956, s. 78-80.

[66] Birinci Uzun, **a.g.e.**, s. 23. Aksi görüş için bkz. Kübra Yetiş Şamlı, **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, İstanbul, On İki Levha, 2008, s. 54-55.

[67] Birinci Uzun, **a.g.e.**, s. 23; Dempsey/Milde, **a.g.e.,** s. 20; Güner-Özbek, **Revizyon,** s. 330.

[68] Birinci Uzun, **a.g.e.**, s. 24; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 149; Sözer, **Kurallar ve Uygulanma Şartları**, s. 377; Dempsey/Milde, **a.g.e.,** s. 20; Kırman, **a.g.e.,** s. 12; Canbolat, **a.g.e.,** s. 37.

[69] Türkiye bakımından, 01.03.1977 Tarih ve 2073 Sayılı Kanun ile La Haye Protokolü onaylanmış ve 25.06.1978 tarihinde ise yürürlüğe girmiştir.

[70] Protokole taraf olan devletlerin güncel listesi için bkz. https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf#search=Hague%20Protocol, (E. T.: 04.04.2018).

Varşova Konvansiyonu m. 1, bent 2 hükmü gereğince de bu konvansiyon sadece sözleşme taraflarına uygulanabilmekteydi ve bu durumda fiili hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğuna gidilememekteydi[71]. Özellikle bu eksikliğin giderilmesi amacıyla ICAO[72] Hukuk Komitesi tarafından 18 Mayıs 1961 tarihinde Meksika Guadalajara'da bir diplomatik konferans düzenlenmiş ve bu konferansta kabul edilen sözleşme, sözleşmeyi onaylayan devletler arasında 1 Mayıs 1964 tarihinde yürürlüğe girmiştir[73].

Bu sözleşme ile birlikte La Haye Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu'nda akdi ve fiili hava taşıyıcısı ayrımına gidilmiş ve hava taşıma faaliyetini yerine getirmeyi taahhüt eden kişinin yanı sıra bu faaliyeti yerine getiren kişiler de hava taşıyıcısı olarak kabul edilmiştir. Böylece fiili hava taşıyıcısı bakımından da hava taşıma faaliyetinin bu taşıyıcı tarafından yerine getirdiği bölümle sınırlı olmak üzere La Haye Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu hükümleri uygulama alanı bulmuştur. Aynı zamanda fiili hava taşıyıcısı bu değişikliklerle birlikte sadece sorumluluğu bakımından değil ve fakat akdi hava taşıyıcısının sahip olduğu haklara da sahip olmuştur[74].

Günümüzde bu sözleşmeye 86 devlet taraftır[75]. Türkiye ise bu sözleşmeye taraf olmamıştır. Bu sözleşmenin hükümleri daha sonraki süreçte MK'nın metnine alınmış ve bu konvansiyonda da doğrudan fiili hava taşıyıcısına ilişkim hükümler yer almıştır. MK m. 55/1, b. c hükmü uyarınca ise, bu konvansiyona taraf olan devletler arasında 1961 Tarihli Guadalajara Ek Sözleşmesi uygulama alanı bulamayacaktır[76].

---

[71] Ülgen, **Sözleşme**, s. 63; Dempsey/Milde, **a.g.e.,** s. 21; Birinci Uzun, **a.g.e.,** 25; Çağa, **Sınırlı**, s. 179.
[72] Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (International Civil Aviation Organization). Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Richard N. Gariepy/David L. Botsford, "Effectiveness of the International Civil Aviation Organization's Adjudicatory Machinery", **Journal of Air Law and Commerce**, S: 42, 1976, s. 351-362; Önen, **Dersler**, s. 15-27.
[73] Rene H. Mankiewicz, "The 1971 Protocal of Gauntemala City to Further Amend the 1929 Warsaw Convention", **Journal of Air Law and Commerce**, S: 38, 1972, s. 540; Canbolat, **a.g.e.,** s. 37. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Gabriel Moens/Peter Gillies, **International Trade and Business: Law, Policy and Ethics**, Cavendish Publishing Pty Limited Second Edition, Sydney, Australia, 2000, s. 320-322.
[74] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 157; Dempsey/Milde, **a.g.e.,** s. 22; Ülgen, **Sözleşme**, s. 63 vd; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 26; Çağa, **Sınırlı**, s. 179; Güner-Özbek, **Revizyon,** s. 331.
[75] Sözleşmeye taraf olan devletlerin güncel listesi için bkz. https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Guadalajara_EN.pdf#search=guadalajara, (E.T.: 04.04.2018).
[76] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 157; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 26.

1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu'na dolaylı veya doğrudan etki eden bu değişiklik metinlerinin yanında, 1966 yılında ICAO Hukuk Komitesi önderliğinde Montreal'de düzenlenen konferansta, sadece konferansa katılan havayolu şirketleri ile ABD arasında geçerli olacak şekilde, özellikle Varşova/La Haye Konvansiyonu'nda hava taşıyıcısının sınırlı sorumluluğunu içeren düzenlemelerin kaldırılmasına veya değiştirilmesine ilişkin olarak 1966 Tarihli Montreal Geçici Anlaşması imzalanmıştır[77]. Ayrıca 1971 yılında ICAO Hukuk Komitesi'nin Varşova/La Haye Konvansiyonu'ndaki sorumluluk sınırlarının gözden geçirilmesine yönelik olarak yapmış olduğu çalışma sonucu ortaya çıkan değişikliklere 1971 Tarihli Guatemala City Protokolü denilmiş ancak bu protokol yeteri kadar onay sağlanamadığı için yürürlüğe girmemiştir[78].

Bu sürece kadar olan dönemde, 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu'nda ve tadil metinlerinin tamamında hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğu altın üzerinden hesaplanmaktaydı[79]. Ancak 1900'lü yılların ikinci yarısından itibaren doların uluslararası piyasalarda hâkimiyeti ele alması ve altındaki dalgalanmalar sebebiyle Uluslararası Para Fonu (*International Money Fund/IMF*) tarafından Özel Çekme Hakları (ÖÇH, bu kavramın İngilizce karşılığı ise, *Special Drawing Rights/SDR*'dir) olarak ifade edilen bir para birimi icat edilmiştir[80]. Ekonomik açıdan yaşanan bu gelişmeler sebebiyle de ICAO Hukuki Komitesi tarafından yapılan çalışmalar sonucunda bir tasarı hazırlanmış ve bu tasarı 1975 yılında Montreal'de düzenlenen

---

[77] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 149-151; Birinci Uzun, **a.g.e.**, s. 23, dn. 22; Güner-Özbek, **Revizyon,** s. 331-332; Marian Nash Leich, "The Montreal Protocols to the Warsaw Convention on International Carriage by Air", **The American Journal of International Law**, C: 2, S: 76, 1982, s. 413; Canbolat, **a.g.e.,** s. 37; Çağa, **Sınırlı**, s. 180.

[78] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 151; Güner-Özbek, **Revizyon,** s. 333. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Birinci Uzun, **a.g.e.**, s. 26-27; Günel, **a.g.e.**, s. 159; Mankiewicz, **Guatemala**, s. 540-541. 1971 Tarihli Guatemala City Protokolü'nün hazırlanış aşamasına ilişkin tarihsel süreç için ayrıca bkz. **A.g.e.,** s. 519-523. Protokol metninin resmi Türkçe tercümesi için bkz. Ekinci/Çakmak, **a.g.e.**, s. 658-664. Bu protokol ile doktrinde baskın olarak kabul edilen Varşova/La Haye Sistemi'ndeki kusur sorumluluğu yerine hava taşıyıcısının tamamen kusursuz sorumluluğunun düzenlenmesi amaçlanmıştır. Ülgen, **Sözleşme**, s. 14, dn. 19; Dempsey/Milde, **a.g.e.,** s. 26; Çağa, **Sınırlı**, s. 182. Her ne kadar doktrindeki bu görüşe katılmıyor olsak da bu tespit dikkate alındığında 1900'lü yılların ortalarından itibaren hava taşımacılığı alanında, hava taşıyıcısının kusursuz sorumlu olması gerektiği düşüncesinin ağırlık kazandığı açık bir şekilde ortaya çıkmaktadır. Bu durumda da hava taşıyıcısının özellikle günümüz şartları dikkate alındığında kusursuz sorumluluğunun bulunduğunu kabul etmek gerekir. Hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğuna ilişkin ayrıntılı değerlendirme için ayrıca bkz. II. Bölüm, 2.4. Başlık.

[79] Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 27-28.

[80] Hava taşıma alanında uygulanan ÖÇH'ye ilişkin daha ayrıntılı bilgi için bkz. Dempsey/Milde, **a.g.e.,** s. 27; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 223-224. ÖÇH hakkında daha ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. https://www.imf.org/en/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR, (E.T.: 07.03.2018). ÖÇH'nin diğer para birimleriyle olan ilişkisi ve günlük değerleri için ayrıca bkz. https://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx, (E.T.: 07.03.2018).

Hava Hususi Hukuku Konferansı'nda sunulmuştur[81]. Bu tasarının amacı ise, hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğuna ilişkin sınırların gözden geçirilmesinden ziyade ÖÇH'nin altın birimiyle yer değiştirilmesini sağlamaktır. Bu konferans sonucunda 25 Eylül 1975 tarihinde dört farklı protokol imzalanmıştır.

1 Numaralı Ek Protokol[82] ile 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu'nda, 2 Numaralı Ek Protokol[83] ve 4 Numaralı Montreal Protokolü[84] ile 1955 Tarihli La Haye Protokolü ile değişikliğe uğrayan 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu'nda, 3 Numaralı Ek Protokol[85] ile 1971 Tarihli Guatemala City Protokolü ile tadil edilen 1955 Tarihli La Haye Protokolü ile değişikliğe uğrayan 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu'nda değişikliklerin yapılması öngörülmüştür[86]. 1, 2 ve 3 numaralı ek protokoller ile hava taşıyıcısının yolcu, bagaj ve yük taşımalarına ilişkin hukuki sorumluluk sınırları altın yerine ÖÇH cinsinden belirlenmiştir. Ayrıca IMF'ye üye olmayan veya ulusal hukukunda ÖÇH'nin kullanılmasının kabul edilmediği devletler bakımından hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğuna ilişkin sınırların bu protokollerdeki değişikliklerden önceki altın birimine göre belirlenmesi imkânı korunmuştur[87]. Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, sadece 4 Numaralı Montreal Protokolü, La Haye Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu'nda maddi değişiklikler içermektedir[88]. Bu protokol ile yük taşımaları bakımından önemli bir değişikliğe gidilerek, hava yük senedi yerine elektronik bilgi işlem cihazlarının

---

[81] Ülgen, **Sözleşme**, s. 14, dn. 19; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 152; Sözer, **Kurallar ve Uygulanma Şartları**, s. 379; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 28; Kırman, **a.g.e.,** s. 16; Çağa, **Sınırlı**, s. 182-183.

[82] Protokolün İngilizce resmi ismi Additional Protocol No. 1 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 şeklindedir.

[83] Protokolün İngilizce resmi ismi Additional Protocol No. 2 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955 şeklindedir.

[84] Protokolün İngilizce resmi ismi Montreal Protocol No. 4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955 şeklindedir. Leich, **a.g.e.,** s. 413. 3 Numaralı Ek Protokol'ün ve 4 Numaralı Montreal Protokolü'nün hazırlanma aşamasındaki komite yorumları ve tartışmaları için ayrıca bkz. **A.g.e.,** s. 414-418. Protokol metninin resmi Türkçe tercümesi için bkz. Ekinci/Çakmak, **a.g.e.,** s. 668-674. Protokolün Türkçe pdf şekli için ayrıca bkz. http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/21559.pdf, (E.T.: 02.04.2018).

[85] Protokolün İngilizce resmi ismi Additional Protocol No. 3 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971 şeklindedir.

[86] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 28-29; Çağa, **Sınırlı**, s. 183.

[87] Ülgen, **Sözleşme**, s. 14, dn. 19; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 153; Sözer, **Kurallar ve Uygulanma Şartları**, s. 380; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 29; Kırman, **a.g.e.,** s. 16; Çağa, **Sınırlı**, s. 183; Güner-Özbek, **Revizyon,** s. 333.

[88] Ülgen, **Sözleşme**, s. 14, dn. 19; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 29; Dempsey/Milde, **a.g.e.,** s. 27.

kullanılması ve yükün hasara uğraması veya kaybolması halinde hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğunun kusursuz sorumluluk esasına tabi olması öngörülmüştür[89].

1 ve 2 numaralı ek protokoller 15 Şubat 1996 tarihinde yürürlüğe girerken, 3 Numaralı Ek Protokol ise yeterli sayıda devlet tarafından onaylanmadığı için yürürlüğe girmemiştir[90]. 1 numaralı ek protokole 49 devlet taraftır[91]. 2 numaralı ek protokole ise 50 devlet taraftır[92]. 4 Numaralı Montreal Protokolü ise 14 Haziran 1998 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu protokole ise 58 devlet taraftır[93]. Türkiye de 4 Numaralı Montreal Protokolü'ne taraf olan devletlerden biridir. Türkiye, bu protokole ilişkin onay belgelerini 14 Haziran 1998 tarihinde depoziter devlet olan Polonya'ya göndermiş ve bu protokol Türkiye bakımından 14 Eylül 1998 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Açıklanan bu 4 protokolün yürürlüğe girmesi ile birlikte onaylanmaları ve tarafları birbirlerinden farklı olduğu için günümüzde, 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu, 1955 tarihinde La Haye Protokolü ile değiştirilen 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu, 1975 tarihinde 1 Numaralı Montreal Ek Protokolü ile değiştirilen 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu, 1975 tarihinde 2 Numaralı Montreal Ek Protokolü ile değiştirilen 1955 Tarihli La Haye Protokolü ile değişik 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu ve son olarak 1975 tarihinde 4 Numaralı Montreal Protokolü ile değiştirilen 1955 Tarihli La Haye Protokolü ile değişik 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu olmak üzere 5 farklı yapıda Varşova Konvansiyonu'nun uygulandığını söylemek gerekir. Türkiye ise, açıklandığı üzere 1975 tarihinde 4 Numaralı Montreal Protokolü ile değiştirilen 1955 Tarihli La Haye Protokolü ile değişik 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu'na taraftır. Çalışmanın tamamında Varşova/La Haye Sistemi'ne değinilmesi gereken noktalar, Türkiye'nin

---

[89] Ülgen, **Sözleşme**, s. 14, dn. 19; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 153; Sözer, **Kurallar ve Uygulanma Şartları**, s. 380; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 29; Kırman, **a.g.e.,** s. 16; Dempsey/Milde, **a.g.e.,** s. 28; Çağa, **Sınırlı**, s. 183-184.

[90] 3 Numaralı Ek Protokol'ü sadece 21 devlet onaylamıştır. Protokole taraf olan devletlerin listesi için ayrıca bkz. https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP3_EN.pdf, (E.T.: 07.03.2018).

[91] 1 Numaralı Ek Protokol'e taraf olan devletlerin güncel listesi için bkz. https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP1_EN.pdf, (E.T.: 07.03.2018).

[92] 2 Numaralı Ek Protokol'e taraf olan devletlerin güncel listesi için bkz. https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/AP2_EN.pdf, (E.T.: 07.03.2018).

[93] 4 numaralı Montreal Protokolü'ne taraf olan devletlerin güncel listesi için bkz. https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/MP4_EN.pdf, (E.T.: 07.03.2018).

taraf olduğu şekliyle ele alınacağı için bu sistemin yerine "VK" kavramı kullanılmıştır.

1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu'nun uygulama alanını ise, yük, yolcu ve bagaj taşımacılığı oluşturmaktadır[94]. Bu noktada konvansiyon, taşıma belgelerinin düzenlenmesi ve hava taşıyıcısının hava taşıma sözleşmelerinden doğan hukuki sorumluluğunu ele almakta ve düzenlemektedir[95]. Bu uygulama alanları, 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu'nun değiştirilmesine ilişkin tüm metinlerde ve 1999 Tarihli Montreal Konvansiyonu'nda da aynen kabul edilmiştir.

2.2.3. 1999 Tarihli Montreal Konvansiyonu[96]

1999 Tarihli Montreal Konvansiyonu'na ilişkin açıklamalardan önce, Varşova/La Haye Sistemi'nde yapılan son değişikliklerden sonraki sürecin ele alınması gerekir. Zira sistemde yapılan son değişiklikler 1975 tarihli olup, bir sonraki uluslararası çalışma 1999 yılında yapılmıştır. Bu uzun süre zarfında uluslararası havayolu yolucu taşımacılığında ne gibi gelişmelerin olduğunu tespit etmek, 1999 Tarihli Montreal Konvansiyonu'nun daha sağlıklı bir şekilde değerlendirilmesine katkı sağlayacaktır. Ayrıca belirtmek gerekir ki, çalışmanın tamamında 1999 Tarihli Montreal Konvansiyonu yerine "MK" kavramı kullanılmıştır.

1975 yılında yapılan değişikliklerden sonra yaklaşık 25 yıla yakın bir süre boyunca, uluslararası hava taşımacılığının geliştirilmesine ilişkin ICAO tarafından herhangi bir somut adım atılmamıştır. Bu durgun dönemde bazı bölgesel gelişmeler olmuştur[97]. Çalışma konusunun dolaylı olarak kapsamına girmesi sebebiyle Japon havayolu şirketlerinin 20 Kasım 1992 tarihinde, kendi aralarında kabul ettikleri kararın[98] açıklanması gerekir. Buna göre, uluslararası hava taşımaları bakımından yolcunun ölmesi veya yaralanması halinde oluşan ve 100.000 ÖÇH'yi aşmayan zararlar bakımından hava taşıyıcısının kusursuz sorumluluğu söz konusu olmaktadır. 100.000 ÖÇH'yi aşmayan zararlar bakımından hava taşıyıcısının mücbir sebep dâhil

---

[94] Moens/Gillies, **a.g.e.,** s. 302-303; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 22; Canbolat, **a.g.e.,** s. 36; Çağa, **Sınırlı**, s. 178; Önen, **Dersler**, s. 57 vd.
[95] Moens/Gillies, **a.g.e.,** s. 302-303; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 22; Canbolat, **a.g.e.,** s. 36; Çağa, **Sınırlı**, s. 178; Ülgen, **Sözleşme**, s. 24; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 58; Önen, **Dersler**, s. 56 vd.
[96] İlgili kanun tasarısı ve kanun gerekçesi için bkz. Ekinci/Çakmak, **a.g.e.**, s. 684-685.
[97] Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 30-33.
[98] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 161; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 31; Güner-Özbek, **Revizyon,** s. 335.

olmak üzere herhangi bir şekilde sorumluluktan kurtulması mümkün değildir. Esasında bu sebeple belirlenen sorumluluğun mutlak sorumluluk olduğunu belirtmek gerekir[99]. 100.000 ÖÇH'yi aşan zararlar bakımından ise hava taşıyıcısının kusur sorumluluğu söz konusu olmaktadır. Hava taşıyıcısının kendisinin ya da adamlarının herhangi bir kusurunun bulunmadığını ya da zararın üçüncü bir kişinin kusuru sonucunda meydana geldiğini ispat ederse bu sorumluluktan kurtulabilmektedir. Bu noktada hava taşıyıcısı aleyhine kusur karinesi getirildiğini belirtmek gerekir[100]. Japon havayolu şirketleri tarafından alınan bu karar, uluslararası havayolu yolcu taşımalarındaki ölüm ya da yaralanmalara özel olarak daha sonra kabul edilecek olan *two-tier*[101] yani iki dereceli sorumluluk sisteminin ortaya çıkış noktası olarak kabul edilmektedir.

Avrupa Birliği'nde ise 1997 yılında üye ülkeler bakımından doğrudan uygulanma özelliğine sahip 2027/97 Sayılı Tüzük[102] yürürlüğe girmiştir. Tüzük hükümlerine göre de ölüm veya yaralanma halinde ortaya çıkan ve 100.000 ÖÇH'ye kadar olan zararlar bakımından hava taşıyıcısının kusursuz sorumluluğu bulunmaktadır. Bu sınırı aşan zararlar bakımından ise kusur sorumluluğu söz konusudur. Hava taşıyıcısı sınırı aşan zararlar bakımından zarar görenin müterafik kusurunun bulunduğunu ispat ederse sorumluluktan kısmen veya tamamen kurtulabilmektedir. Tüzüğün bu anlamda iki dereceli sorumluluk sistemini kabul ettiğini belirtmek gerekir[103].

Bu gelişmelerin yanı sıra IATA önderliğinde 1995 yılında *Kuala Lumpur Intercarrier Agreement* kabul edilmiştir[104]. Bu anlaşmada Varşova/La Haye Sistemi'nde öngörülen sınırlı sorumluluk ilkesi kabul edilmemiştir[105]. Doktrinde[106]

---

[99] Dempsey/Milde, **a.g.e.,** s. 32; Güner-Özbek, **Revizyon,** s. 331.
[100] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 31; Dempsey/Milde, **a.g.e.,** s. 32.
[101] Cenkci, **a.g.e.**, s. 65; Günel, **a.g.e.,** s. 161; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 169-171; Steven Truxal, "Air Carrier Liability and Air Passenger Rights: A Game of Tug of War", **Journal of International and Comparative Law**, S: 103, 2017, s. 105; Birinci Uzun, **a.g.e.,** 32; Güleç Uçakhan, **a.g.e.,** s. 93.
[102] Tüzüğün İngilizce resmi ismi *Council Regulation (EC) No 2027/97 of 9 October 1997 on air carrier liability in the event of accidents* şeklindedir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:31997R2027&qid=1555958513334&from=EN, (E.T.: 21.04.2018). Ayrıca bkz. Dempsey/Milde, **a.g.e.,** s. 36.
[103] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 32; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 162.
[104] Sözer, **Yük Taşıma**, s. 67-69; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 32.
[105] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 164; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 32; Dempsey/Milde, **a.g.e.,** s. 33.
[106] Ülgen, **Sözleşme**, s. 28; Kırman, **a.g.e.,** s. 21; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 164-165; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 33.

bu anlaşma, havayolu şirketleri arasında kabul edildiği için uluslararası bir sözleşme yerine genel işlem şartı olarak kabul edilmektedir.

MK, 3 - 25 Eylül 1975 tarihlerinde Montreal'de toplanmış olan Uluslararası Hava Hukuku Konferansı'nın son karar metnindeki karar uyarınca, bir konsolidasyon[107] çalışması niteliğinde olmuştur[108]. 1996 yılında, ICAO tarafından kurulmuş olan Varşova Sistemi'nin Modernleştirilmesine Dair Çalışma Grubu[109] tarafından hazırlanan rapor, aynı yıl içinde ICAO Konseyi tarafından değerlendirilmiş ve yeni bir birleştirilmiş belgenin oluşturulması konusunda uzlaşma sağlanmıştır. 1999 yılının Mayıs ayında Montreal'de toplanan diplomatik konferansta, *Havayoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme* kabul edilmiş ve bu konvansiyona taraf olan devletler bakımından 4 Kasım 2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir[110]. Günümüzde bu konvansiyona 130 devlet taraftır[111]. Türkiye de MK'ya taraf olan devletlerden biridir. MK, Türkiye bakımından 26 Mart 2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir[112]. MK, AB bakımından ise, 28.06.2004 tarihinde tüm üye ülkeler bakımından uygulanmak üzere yürürlüğe girmiştir[113].

MK'nın temel amacı Varşova/La Hey Sistemi'nin modernize edilmesi olduğu için bu konvansiyon, büyük oranda 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu ve onun ek tadil metinleriyle benzerlikler içermektedir[114]. Ancak 1999 Tarihli MK'daki bir

---

[107] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 167; Truxal, **a.g.e.,** s. 105; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 33; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 76.

[108] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 167; Esra Cenkci, "1999 Tarihli Montreal Konvansiyonuna Göre Havayolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucu Doğan Zararlardan Taşıyıcının Sorumluluğu", **Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C: 2, S: 2, 2012, s. 64-65; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 33; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 76.

[109] Demsey/Milde, **a.g.e.,** s. 37-40; Güner-Özbek, **Revizyon,** s. 337; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 74.

[110] Güner-Özbek, **Revizyon**, s. 337-338; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 34; Günay/Gençtürk, **a.g.e.**, 794; Günel, **a.g.e.,** s. 160; Truxal, **a.g.e.,** s. 105.

[111] Bkz. https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf (E. T.: 01.02.2018).

[112] MK, Türkiye tarafından 28 Mayıs 1999 tarihinde imzalandıktan sonra, 02.04.2009 Tarih ve 5866 Sayılı Havayoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşmenin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun ile onaylanmıştır. Onay belgeleri ise, 25.01.2011 tarihinde depoziter konumunda olan ICAO'ya teslim edilmiş ve onay belgelerinin teslim edildiği tarihten itibaren 60 gün sonra yani 26.03.2011 tarihinde Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir.

[113] 889/2002/EC Sayılı, konvansiyonun onaylanmasına ilişkin konsey tüzüğü için bkz. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32002R0889&qid=1558488603165&from=EN, (E.T.: 21.09.2018).

[114] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 167; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 33-34; Günay/Gençtürk, **a.g.e.**, 794; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 76-77.

önceki sisteme göre en önemli değişikliklerden ve eklemelerden birisi, 1961 Tarihli Guadalajara Ek Sözleşmesi'nin içeriğinin konvansiyona eklenmesiyle *"Akit Taşıyandan Başka Bir Kişi Tarafından İcra Edilen Havayolu Taşımaları"* başlığının ve bu hususa ilişkin hükümlerin gelmiş olmasıdır[115]. Guadalajara Ek Sözleşmesi'nin hükümlerinin MK'nın içeriğine dâhil edilmesiyle birlikte Varşova/La Hey Sistemi'ni meydana getiren ve yürürlükte bulunan tüm belgelerin tamamı MK'nın bünyesinde toplanmıştır[116].

Açıklandığı üzere MK'nın asıl amacı Varşova/La Hey Sistemi'nin modernize edilmesi olduğu için bu konvansiyonda eski sistemde bulunan çoğu düzenleme varlığını korumaya devam etmiştir. Bu duruma ilişkin olarak örneğin, yük taşımasını düzenleyen maddeler olan m. 4 - m. 16 arasındaki hükümler 4 Numaralı Montreal Protokolü'nden alınmıştır. Yolcu taşımalarına ilişkin hükümler 1971 Tarihli Guatemala City Protokolü'nden alınmıştır. Sorumluluk hükümleri ise, 1995 Tarihli IATA Intercarrier Agreement çerçevesinde kabul edilen ve aşağıda[117] açıklanacak olan iki dereceli sorumluluk sistemi temel alınarak düzenlenmiştir[118].

MK'nın genel olarak içeriğine bakılacak olunursa, yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin belgelerin düzenlenmesi kolaylaştırılmış[119]; hava konişmentosunu düzenleyen hükümler 4 Numaralı Montreal Protokolü'nden alınmış ve bu belgelerin düzenlenmemesi veya eksik ya da hatalı düzenlenmesi halinde, Varşova/La Hey Sistemi'ndeki bu gibi hallerde hava taşıyıcısının sorumluluğunu kaldıran veya sınırlandıran hükümlerden yararlanma imkânını ortadan kaldıran müeyyidenin[120] aksine herhangi bir müeyyide öngörülmemiştir[121]. Son olarak MK m. 33 hükmünde, Varşova/La Hey Sistemi'nden farklı olarak yalnızca yolcunun ölümü ve yaralanması halinde açılan tazminat davalarına ilişkin olarak beşinci bir yetkili mahkeme kabul edilmiştir[122].

---

[115] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 167; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 34; Günel, **a.g.e.,** s. 159; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 76.
[116] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 167; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 34; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 76.
[117] Bkz. II. Bölüm, 3.2.1. Başlık.
[118] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 167; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 34; Cenkci, **a.g.e.**, s. 65; Günel, **a.g.e.,** s. 161; Truxal, **a.g.e.,** s. 105; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 77.
[119] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 34; Güner-Özbek, **Revizyon,** s. 355; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 77.
[120] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 167, dn. 68. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Sözer, **A.g.e.**, s. 168-169.
[121] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 168; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 34; Güner-Özbek, **Revizyon,** s. 355; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 77-78.
[122] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 34; Akkurt, **Sivil**, s. 339; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 169; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 78.

Ayrıca doktrindeki bir görüşe göre[123], MK'daki VK'ya nazaran en önemli değişikliklerinden birisi de manevi tazminatın tamamen kaldırılmasıdır. Konvansiyonun m. 29 hükmüne göre, sözleşme hükümlerine dayanılarak açılacak tazminat davalarında manevi tazminata hükmedilemez. Ancak aşağıda detaylı bir şekilde açıklanacağı üzere[124], kanaatimizce bu görüşün kabul edilmesi mümkün değildir.

Bu aşamada değerlendirilmesi gereken önemli bir husus ise, Varşova/La Haye Sistemi ile MK arasındaki ilişkidir. Uluslararası sözleşmeyle düzenlenmiş olan bir konu daha sonra başka sözleşmeyle değiştirilirse, bu durumda sonraki sözleşmeyle önceki sözleşme arasındaki ilişkinin tespiti büyük önem taşır. Zira bazı hallerde sonraki sözleşmede bir önceki sözleşmenin feshedildiğine ve yeni sözleşmenin, bir önceki sözleşmenin yerine geçtiğine ilişkin hükümler yer alabilir[125]. Bazı hallerde de sonraki sözleşmenin yürürlüğe girmesi, bir önceki sözleşmenin uygulama kabiliyetine halel getirmemektedir. Bu tarz durumlarda iki sözleşme arasındaki ilişki, sonraki sözleşmenin hükümlerine göre tespit edilir[126].

Varşova/La Haye Sistemi ve MK arasındaki ilişki doktrinde tartışmalı olup, bu konuya ilişkin iki görüş bulunmaktadır. Doktrindeki ilk görüşe göre[127], MK'nın yürürlüğe girmesiyle birlikte Varşova/La Haye Sistemi'ne ilişkin temel konvansiyon ve tadil metinleri yürürlükten kalkmış ve uygulama kabiliyetleri sona ermiştir. Bu görüşü savunan yazarlara göre[128], MK'ya taraf olmak isteyen bir ülkede sözleşmenin

---

[123] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 167; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 78.
[124] Bkz. II. Bölüm, 2.3.1.3.1. Başlık.
[125] Detaylı bilgi için bk. Güner-Özbek, **Revizyon**, s. 340-341.
[126] Güner-Özbek, **Revizyon**, s. 338.
[127] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 35; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 168; Murat Demirkıran, "Varşova/Lahey Konvansiyonu Uyarınca Uluslararası Yolcu Taşımalarında Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Manevi Tazminat Meselesi", **Prof. Dr. Hüseyin Ülgen'e Armağan**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2007, s. 893.
[128] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 35; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 168. Bu görüş, daha önceden VK'ya taraf olan ülkelerin MK'ya taraf olmaları halinde birbirlerinin arasında uluslararası alanda havayolu yolcu taşımacılığının söz konusu olması halinde MK'nın uygulanmasını kabul ederken, MK'ya taraf olan bir devlet ile MK'ya taraf olmayan ancak Varşova Konvansiyonu'na veya tadil edilmiş hallerinden birine taraf olan bir devlet arasında ise Varşova Konvansiyonu veya değiştirilmiş ortak halinin uygulama alanı bulacağını kabul etmektedir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Güner-Özbek, **Revizyon**, s. 341; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 168; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 35, 39; Selçuk Çöğen, "Varşova ve Montreal Konvansiyonları Çerçevesinde Havayolu Taşıyıcılarının Sınırlı Sorumluluğu, Uygulamada Karşılaşılan Sorunlar", **Hava Taşıma Hukuku Sempozyumu**, Editör: İlyas Çeliktaş, İstanbul, Beta, 2012, s. 121-122. Bu görüşü savunan yazarlardan biri olan *Sözer*'e göre, daha önceden VK'ya taraf olan bir devletin daha sonradan MK'ya taraf olması halinde VK, bu devlet için ilga olmaktadır. Ancak yine aynı yazara göre, VK'nın yürürlükten kaldırılması ne teorik açıdan ne de pratik açıdan mümkün değildir. Zira MK'yı onaylamamış ve ülkesine uluslararası havayolu ile yolcu

yürürlüğe girmesi ile birlikte, eğer daha önceden taraf olduğu kabul edilirse, bir önceki sisteme ilişkin tüm metinler mülga olacak ve bu metinlerin uygulanma kabiliyeti kalmayacaktır.

Doktrindeki ikinci ve kanaatimizce de kabul edilmesi gereken görüşe göre ise[129] MK, bir önceki sistemi değiştiren bir yapıda olmayıp, bağımsız bir uluslararası konvansiyondur ve MK m. 55 hükmünde düzenlendiği üzere, Varşova/La Haye Sistemi'ne taraf olan bir devletin MK'ya taraf olabilmesi için Varşova/La Haye Sistemi'ni oluşturan temel konvansiyonu veya tadil metinlerini feshetmesi gerekmez. MK m. 55 hükmü, bir önceki sistemi oluşturan temel konvansiyon ve tadil metinleriyle olan ilişkiyi düzenlemiş olup, hem bu konvansiyona hem de bir önceki sisteme taraf olan devletler arasında MK hükümlerinin uygulanacağını açıkça belirttiğine göre, bir devletin MK'ya taraf olabilmesi için bir önceki sistem dâhilindeki temel konvansiyonu veya herhangi bir tadil metnini feshetmesine gerek yoktur. Bu hükmün bu şekilde değerlendirilmesini haklı kılacak bir husus da günümüzde Varşova/La Haye Sistemi'ne taraf olan devletlerden hiçbirisinin 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu'nu feshetmemiş olmasıdır[130].

---

taşımacılığı yapılan bir devlet daima bulunabilecektir. Bu sebeple, VK, MK'nın uygulama alanı dışında kalan hava taşımaları için uygulanmaya devam edecektir. Sözer'in varmış olduğu bu sonuç her ne kadar pratik olarak desteklenebilecek bir durum olsa da bu sonuca varılmasının temel hukuki sebebinin farklı bir şekilde gerekçelendirilmesi gerekmektedir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 168.

[129] Güner-Özbek, **Revizyon,** s. 338; Hülya Göktepe, "Havayolu İle Yolcu Taşımacılığında Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Yolcu Hakları", **Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Prof.Dr. Akar Öcal Armağanı**, S: 19, 2016, s. 213; Ercin/Erkut/Necmioğlu, **a.g.e.,** s. 270; Çöğen, **a.g.e.,** s. 121; Günay/Gençtürk, **a.g.e.**, s. 796. Yazarlar bu noktada iki konvansiyonun da Türk hukuku bakımından AY m. 90/5 hükmü çerçevesinde usulüne uygun olarak yürürlüğe girdikleri için kanun statüsünde olduklarını ve bu durumda da önceki kanun-sonraki kanun ilişki dikkate alınmak suretiyle MK'nın Varşova/La Haye Sistemi'nden daha sonra yürürlüğe girmesi sebebiyle TSHK m. 106 hükmündeki atıfta MK hükümlerinin dikkate alınması gerektiğini belirtmektedirler. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. **A.g.e.,** s. 796-797.

[130] https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf, (E.T.: 01.02.2018). İkinci görüşün kabul edilmesini haklı kılacak bir başka husus ise, başka hukuk alanlarındaki örneğin, deniz hukuku alanındaki bazı uluslararası sözleşmeler arasındaki ilişkiler gereğince, sonraki tarihli sözleşmenin önceki tarihli sözleşmeyi yürürlükten kaldırmamasıdır. *Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Sözleşme ile Gemi Sahiplerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılmasına İlişkin 1957 Tarihli Sözleşme* ve *Gemi Sahiplerinin Mesuliyetlerinin Sınırlandırılması İle İlgili Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 1924 Tarihli Sözleşme* arasındaki ilişki de bu şekilde olup, sonraki tarihli sözleşme, önceki tarihli sözleşmeyi yürürlükten kaldırmamış ve önceki tarihli sözleşme de yürürlükte kalmaya devam etmiştir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Güner-Özbek, **Revizyon**, s. 338.

2.2.4. Ulusal Hukuk

Varşova/La Haye Sistemi ve MK hükümleri, hava taşımalarına ilişkin bütün konuları ele almamakta ve düzenlememektedir[131]. Varşova/La Haye Sistemi ve MK genel olarak, taşıma belgelerini, eşya taşımalarındaki hukuki ilişkileri ve hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğunu ayrıntılı bir şekilde ele almaktadır. Bu sebeple Varşova/La Haye Sistemi ve MK hükümlerinin ele almadığı ya da düzenlemesinde eksik olan konular bakımından ulusal hukukun uygulanması gerekir[132]. Bu gibi durumlarda taraflardan hangisinin ulusal hukukunun uygulanacağı sorunu ortaya çıkmaktadır. Varşova/La Haye Sistemi ve MK hükümlerinde, sadece bazı özel durumlar bakımından doğrudan lex fori'nin uygulanması gerektiği düzenlenmiştir. Ancak bu özel hükümlerinin bulunması, hangi ulusal hukukun uygulanması gerektiği sorununa tam olarak çözüm getirememiştir. Bu sorunun sistematize edilerek çözümlenebilmesi için üçlü bir ayrıma gidilmeli ve uygulanacak olan ulusal hukukun tespit edilmesi gereklidir[133].

2.2.4.1. Mahkemelerin Kendi Hukuku (Lex Fori)

Varşova/La Haye Sistemi ve MK hükümleri, bazı özel durumlar için uygulanması gereken ulusal hukuku doğrudan düzenlemiş ve somut olay konusu uyuşmazlığın görüleceği mahkemenin hukukuna yani lex fori'ye atıf yapmıştır. Varşova/La Haye Sistemi kapsamında, aşağıdaki durumlarda somut olay konusu uyuşmazlığın görüleceği mahkemenin hukuku uygulanır.

- VK m. 21/1 hükmüne göre, somut olay özelinde ortaya çıkan zararın meydana gelmesinde veya bu zararın artmasında, zarar görenin müterafik kusurunun bulunduğunun, hava taşıyıcısı tarafından ispat edilmesi halinde, hava taşıyıcısının hukuki sorumluluktan kısmen veya tamamen kaldırılmasında,

[131] Ülgen, **Sözleşme**, s. 24; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 35; Akkurt, **Sivil**, s. 154; Canbolat, **a.g.e.,** s. 37.
[132] Ülgen, **Sözleşme**, s. 24; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 35; Akkurt, **Sivil**, s. 154; Canbolat, **a.g.e.,** s. 37; Kaner, **Hava**, s. 54; Kırman, **a.g.e.,** s. 7.
[133] Ülgen, **Sözleşme**, s. 24; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 35.

- VK m. 22/1 hükmüne göre, somut olay özelinde ortaya çıkan zararın giderilmesine yönelik ödenmesine hükmedilecek olan tazminatın taksitli bir şekilde ödenip ödenmeyeceğinin tespitinde,

- VK m. 22/4 hükmüne göre, davacının yapmış olduğu mahkeme masraflarının ya da dava ile ilgili olarak yapmış olduğu diğer masrafların kısmen veya tamamen hava taşıyıcısına yükletilmesinde,

- VK m. 28/2 hükmüne göre, usul hukukunun kapsamına giren sorunların çözüme kavuşturulmasında,

- VK m. 29/2 hükmüne göre, dava açma süresinin hesaplanmasında.

MK kapsamında ise, aşağıdaki durumlarda somut olay konusu uyuşmazlığın görüleceği mahkemenin hukuku uygulanır.

- MK m. 22/6 hükmüne göre, davacının yapmış olduğu mahkeme masraflarının ya da dava ile ilgili olarak yapmış olduğu diğer masrafların kısmen veya tamamen hava taşıyıcısına yükletilmesinde,

- MK m. 33/4 hükmüne göre, usul hukukunun kapsamına giren sorunların çözüme kavuşturulmasında,

- MK m. 35/2 hükmüne göre, dava açma süresinin hesaplanmasında,

- MK m. 45/2 hükmüne göre, somut olay özelinde ortaya çıkan uyuşmazlık bakımından fiili ve akdi hava taşıyıcılarının müteselsilen sorumlu oldukları durumlarda, bu hava taşıyıcılarından yalnızca birisi aleyhine açılan davalarda, davanın diğer hava taşıyıcısına ihbarı ve diğer hava taşıyıcısının davaya katılma usulünün belirlenmesinde.

Sözleşme taraflarınca, VK ve MK hükümleri kapsamında somut olay özelindeki uyuşmazlığa bakan mahkemenin hukukuna yapılan atıfları uygulama dışı bırakmaya yönelik yapılan anlaşmalar, VK m. 23 ve MK m. 26 hükümleri gereğince,

geçersiz olarak kabul edilir. Başka bir değişle, hava taşıyıcısı ile yolcu veya gönderen arasında kurulan sözleşmede bu tarz bir hüküm bulunması durumunda yalnızca bu madde hükümleri geçersiz sayılacak ve sözleşme tarafları arasında kurulmuş olan sözleşme, geri kalan maddeleriyle birlikte geçerli olacaktır[134].

Ayrıca VK m. 28/1 ve MK m. 33/1 hükümlerinde, somut olay özelinde oluşan zararın tazmini için açılacak davalar bakımından yetkili mahkemeler gösterilmiş ve davacının, madde hükümlerinde gösterilmiş olan mahkemelerden herhangi birisini seçebileceği düzenlenmiştir. Madde hükümlerinin bu şekilde düzenlenmiş olması, uygulamada iki problemi doğurmuştur[135]. Birinci problem açısından, davacı sayısının birden fazla olduğu ve davaların farklı devletlerin mahkemelerinde açıldığı durumlarda, somut olay özelinde uyuşmazlığa birden fazla uygulanması gereken lex fori'nin söz konusu olacağı ve bu hususun da uygulamada karışıklığa yol açacağı belirtilmektedir[136].

İkinci problem açısından ise, somut olay özelindeki uyuşmazlık bakımından yetkili mahkemenin tespitinin davacı tarafın seçimine bırakılmasıyla davacıya lex fori"yi belirleme yetkisinin verildiği, bu yetkiyle davacının kendisi için hukuk kurallarının en çok lehine olan devlet mahkemesinde davayı açabilme imkânına sahip olduğu ve bu durumun da *forum shopping*[137]e neden olduğu belirtilmektedir[138].

---

[134] Ülgen, **Sözleşme**, s. 25; Kırman, **a.g.e.,** s. 18; Akkurt, **Sivil**, s. 155; Birinci Uzun, **a.g.e.,** 37; Ercin/Erkut/Necmioğlu, **a.g.e.,** s. 274.

[135] Ülgen, **Sözleşme**, s. 25; Kırman, **a.g.e.,** s. 18; Birinci Uzun, **a.g.e.,** 37.

[136] Ülgen, **Sözleşme**, s. 25; Kırman, **a.g.e.,** s. 18; Birinci Uzun, **a.g.e.,** 37.

[137] Bu kuruma ilişkin bkz. https://www.merriam-webster.com/legal/forum%20shopping, (E.T.: 07.05.2018); https://definitions.uslegal.com/f/forum-shopping/, (E.T.: 07.05.2018); https://dictionary.thelaw.com/forum-shopping/, (E.T.: 07.05.2018).

[138] Yabancı mahkeme kararlarının tenfizine ilişkin MÖHUK m. 54 hükmü dikkate alındığında, yetkili Türk mahkemesi, madde hükmünde yer alan şartlar dâhilinde ilgili mahkeme kararının tenfizine karar vermek zorunda olduğundan en azından *forum shopping* uygulamasının önüne geçilebileceği söylenebilir. MÖHUK m. 54 hükmü ise şu şekildedir: *"(1) Yetkili mahkeme tenfiz kararını aşağıdaki şartlar dâhilinde verir: a) Türkiye Cumhuriyeti ile ilâmın verildiği devlet arasında karşılıklılık esasına dayanan bir anlaşma yahut o devlette Türk mahkemelerinden verilmiş ilâmların tenfizini mümkün kılan bir kanun hükmünün veya fiilî uygulamanın bulunması. b) İlâmın, Türk mahkemelerinin münhasır yetkisine girmeyen bir konuda verilmiş olması veya davalının itiraz etmesi şartıyla ilâmın, dava konusu veya taraflarla gerçek bir ilişkisi bulunmadığı hâlde kendisine yetki tanıyan bir devlet mahkemesince verilmiş olmaması. c) Hükmün kamu düzenine açıkça aykırı bulunmaması. ç) O yer kanunları uyarınca, kendisine karşı tenfiz istenen kişinin hükmü veren mahkemeye usulüne uygun bir şekilde çağrılmamış veya o mahkemede temsil edilmemiş yahut bu kanunlara aykırı bir şekilde gıyabında veya yokluğunda hüküm verilmiş ve bu kişinin yukarıdaki hususlardan birine dayanarak tenfiz istemine karşı Türk mahkemesine itiraz etmemiş olması."*

2.2.4.2. Taraflarca Sözleşme İle Tayin Edilen Hukuk

VK ve MK hükümlerinde düzenlenmemiş veya düzenlemesinde eksik olan konular bulunduğu için bu konuların çözüme kavuşturulması noktasında VK ve MK hükümlerinin lex fori'ye atıf yapmadığı hallerde, taraflar arasındaki sözleşme hükümlerinde, bu tarz konularda herhangi bir uyuşmazlığın ortaya çıkması halinde, hangi ulusal hukukun uygulanacağının belirlenip belirlenmediğine bakılması gerekir[139]. Özel hukuk ilişkilerinde geçerli olan ve genel kural olarak kabul edilen sözleşme serbestîsi ilkesi[140] ve Türk hukuku açısından MÖHUK m. 24/1 hükmü gereğince[141] taraflar, aralarındaki hukuki uyuşmazlığa hangi ulusun hukukunun uygulanacağını belirleme hakkına sahiptir. Ancak yine Türk hukuku açısından MÖHUK m. 5 hükmü gereğince, tarafların somut olaya uygulanması için belirledikleri ulusal hukukun uygulanabilmesi, belirlenen bu ulusal hukukun Türk kamu düzenine aykırı olmamasını gerektirir[142]. Bu noktada dikkat edilmesi gereken husus, taraflarca kararlaştırılmış olan sözleşme hükümleri ile VK ve MK hükümlerince lex fori'ye yapılan atıfların uygulanabilirliğinin ortadan kaldırılamayacağıdır[143].

2.2.4.3. Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama Kuralları Kapsamında Uygulanacak Hukuku

VK ve MK hükümlerinde lex fori'ye atıf yapılmayan ve taraflar arasındaki sözleşme hükümlerinde de somut olay özelinde hangi ulusal hukukun uygulanacağının belirlenmediği hallerde, taraflar arasında ortaya çıkan hukuki uyuşmazlıklara uygulanacak olan hukuk, milletlerarası özel hukuka ilişkin bağlama kurallarınca tespit edilecek olan hukuk uygulanmalıdır[144].

---

[139] Ülgen, **Sözleşme**, s. 27-28; Kırman, **a.g.e.,** s. 20-21; Akkurt, **Sivil**, s. 155-156; Birinci Uzun, **a.g.e.,** 37; Canbolat, **a.g.e.,** s. 37.
[140] Bkz. TBK m. 26; AY m. 35.
[141] Bu durumda MÖHUK m. 29 hükmünün uygulanması gerektiğine ilişkin bkz. Birinci Uzun, **a.g.e.,** 37.
[142] Akkurt, **Sivil**, s. 156; Cüneyt Uysal, "Uluslararası Multimodal Eşya Taşımalarında Yükle İlgililerin Pervasızca Davranış Kusuru", **Türkiye Noterler Birliği Hukuk Dergisi**, Y: 2, S: 1, s. 95. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Aysel Çelikel/Bahadır Erdem, **Milletlerarası Özel Hukuk**, 15. Bası, İstanbul, Beta, 2017, s.138-152; Cemal Şanlı/Emre Esen/İnci Ataman-Figanmeşe, **Milletlerarası Özel Hukuk**, 6. Bası, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2018, s. 71-89.
[143] Ülgen, **Sözleşme**, s. 25-26; Kırman, **a.g.e.,** s. 18-19; Akkurt, **Sivil**, s. 156; Birinci Uzun, **a.g.e.,** 37.
[144] Ülgen, **Sözleşme**, s. 26-27; Kırman, **a.g.e.,** s. 20-21; Akkurt, **Sivil**, s. 155-156; Birinci Uzun, **a.g.e.,** 37-38; Şanlı, **a.g.e.,** s. 62; Canbolat, **a.g.e.,** s. 37; Kaner, **Hava**, s. 54.

Türk hukuku bakımından yabancılık unsuru içeren havayolu yolcu taşıma sözleşmelerine uygulanacak hukuk, MÖHUK m. 24 hükmü gereğince belirlenmelidir[145]. Zira MÖHUK'ta yabancılık unsuru içeren eşya taşıma sözleşmelerine ilişkin MÖHUK m. 29 hükmü bulunmaktayken, yolcu taşıma sözleşmelerine hangi hukukun uygulanacağına ilişkin herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bu durumda MÖHUK m. 29 hükmünün yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından uygulanması söz konusu olamaz[146]. Ayrıca belirtmek gerekir ki, MÖHUK m. 26 hükmünde[147] yabancılık unsuru içeren tüketici sözleşmeleri düzenlenmiş olup, yolcunun tüketici sıfatı kabul edilse dahi, aynı madde hükmünün 4. fıkrasına göre, kişinin tüketici olarak kabul edildiği taşıma sözleşmeleri bakımından bu maddenin uygulanmayacağı kabul edilmiştir. Buna göre, yolcu bakımından ister tüketici sıfatı kabul edilsin, ister edilmesin her durumda genel hüküm niteliğindeki MÖHUK m. 24 hükmünde düzenlenen yabancılık unsuru içeren sözleşmelerde hangi hukukun uygulanacağı esasları, yabancılık unsuru içeren havayolu yolcu taşıma sözleşmesi bakımından uygulama alanı bulacaktır[148].

Maddenin birinci fıkrasına göre, sözleşme hükümlerinden veya hâlin şartlarından tereddüde yer vermeyecek biçimde anlaşılabilen hukuk seçimi de geçerlidir. Maddenin ikici fıkrasına göre, sözleşme tarafları, seçilen hukukun sözleşmenin tamamına veya bir kısmına uygulanacağını kararlaştırabilirler. Maddenin üçüncü fıkrasına göre ise, hukuk seçimi taraflarca her zaman yapılabilir veya değiştirilebilir. Sözleşmenin kurulmasından sonraki hukuk seçimi, üçüncü kişilerin hakları saklı kalmak kaydıyla, geriye etkili olarak geçerlidir.

---

[145] Şanlı, **a.g.e.,** s. 70-71; Kaner, **Hava**, s. 54; Gümüşlü Tunçağıl, **Özel**, s. 259. Bu yönde Yargıtay'ın vermiş olduğu bir karar için bkz. Yargıtay 11. HD., E: 2009/11299, K: 2009/13127, T: 22.12.2009, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018). Bu yönde Yargıtay'ın vermiş olduğu başka bir karar için bkz. Şanlı, **a.g.e.,** s. 119-120.

[146] Gümüşlü Tunçağıl, **Özel**, s. 255. Aksi görüş için bkz. Birinci Uzun, **a.g.e.,** 38.

[147] MÖHUK m. 26 hükmü yabancılık unsuru içeren tüketici sözleşmelerine uygulanacak hukukun tespitine ilişkin düzenlemeler içermekte olup, maddenin 4. fıkrası şu şekildedir: "*Bu madde, paket turlar hariç, taşıma sözleşmeleri ve tüketiciye hizmetin onun mutad meskeninin bulunduğu ülkeden başka bir ülkede sağlanması zorunlu olan sözleşmelere uygulanmaz.*" Maddenin 4. fıkrasının bu şekilde düzenlenmesi sebebiyle, taşıma sözleşmeleri bakımından bu maddenin değil, genel olarak sözleşmelere uygulanacak hukukun tespitini ele alan MÖHUK m. 24 hükmünün uygulanması gerekir. Bu sebeple bu bölümdeki açıklamalar MÖHUK m. 24 hükmü üzerinden yapılmıştır. Yabancılık unsuru içeren havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından MÖHUK hükümlerinin uygulanması gerektiği durumlarda, m. 26/4 hükmü sebebiyle bu madde hükmünün değil, m. 24 hükmünün uygulanması gerektiğine yönelik bkz. Çelikel/ Erdem, **a.g.e.,** s. 381; Şanlı/ Esen/ Ataman-Figanmeşe, **a.g.e.,** s. 284.

[148] Aynı yönde ve daha ayrıntılı bilgi için bkz. Gümüşlü Tunçağıl, **Özel**, s. 256, 259-266.

Maddenin son ve dördüncü fıkrasına göre ise, tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları hâlinde sözleşmeden doğan ilişkiye, o sözleşmeyle en sıkı ilişkili olan hukuk uygulanır. Bu hukuk, karakteristik edim borçlusunun, sözleşmenin kuruluşu sırasındaki mutad meskeni hukuku, ticarî veya meslekî faaliyetler gereği kurulan sözleşmelerde karakteristik edim borçlusunun işyeri, bulunmadığı takdirde yerleşim yeri hukuku, karakteristik edim borçlusunun birden çok işyeri varsa söz konusu sözleşmeyle en sıkı ilişki içinde bulunan işyeri hukuku olarak kabul edilir. Ancak hâlin bütün şartlarına göre sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması hâlinde sözleşme, bu hukuka tâbi olur.

2.2.5. IATA Kuralları

Daha önce havayolu işletmeleri tarafından, hava taşıma hizmetlerinin gerçekleştirilmesi noktasında ortaya çıkan gereksinimlerden dolayı IATA adında bir birlik kurulduğu açıklanmıştı[149]. Bu birlik, amacı gereği hava taşımalarının genel kurallarını oluşturmuş ve kendi bünyesinde yer alan havayolu işletmelerinin bu kurallara uyumluluğunu sağlamıştır[150]. Havayolu işletmelerinin büyük bir çoğunluğu IATA'ya üye olduğu ve oluşturdukları havayolu taşıma sözleşmelerine bu kuralları ekledikleri düşünüldüğünde, bu sözleşmesel nitelikteki kuralların, uygulamada büyük bir öneme sahip olduğunu söylemek gerekir[151]. Uygulamada bu kurallar, iç hat/yurtiçi havayolu taşımaları bakımından da uygulanmaktadır[152]. Bu sebeplerle IATA'nın oluşturduğu bu kuralları, genel işlem şartı olarak kabul etmek gerekir[153]. Bu nedenle IATA kurallarının uluslararası konvansiyonların ve ulusal hukukun emredici hükümlerine aykırı olmaması gerekir[154].

---

[149] Bkz. I. Bölüm, 2.1.6. Başlık. Ayrıca daha ayrıntılı bilgi için bkz. Ülgen, **Sözleşme**, s. 27, dn. 72; Önen, **Dersler**, s. 28-29; Şanlı, **a.g.e.,** s. 61.
[150] Ülgen, **Sözleşme**, s. 28; Şanlı, **a.g.e.,** s. 61.
[151] Ülgen, **Sözleşme**, s. 28; Önen, **Dersler**, s. 68; Şanlı, **a.g.e.,** s. 61; Önen, **Dersler**, s. 68.
[152] Ülgen, **Sözleşme**, s. 28; Şanlı, **a.g.e.,** s. 61; Ülgen, **Hükümler**, s. 12.
[153] Ülgen, **Sözleşme**, s. 28; Günay/Gençtürk, **a.g.e.**, s. 795; Şanlı, **a.g.e.,** s. 61; Ülgen, **Hükümler**, s. 12; Önen, **Dersler**, s. 68.
[154] Ülgen, **Sözleşme**, s. 28; Önen, **Dersler**, s. 68; Günay/Gençtürk, **a.g.e.**, s. 795.

2.2.6. Özel Sözleşme Şartları

İç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşımalarına uygulanabilen özel sözleşme şartlarına ilişkin yukarıda yapılmış olan açıklamalar[155], dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından da geçerli olduğundan, bu başlık altında yukarıdaki açıklamalara atıf yapmakla yetinilmiştir.

3. VK, MK ve TSHK Bakımından Uygulanma Şartları

3.1. Genel Olarak

İç hat/yurtiçi ve dış hat/uluslararası alanlarda gerçekleştirilen havayolu taşımalarına uygulanan ve özellikle bu çalışmanın da temel konusunu oluşturan, hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğunu düzenleyen mevzuatlardan VK, MK ve TSHK hükümleri gereğince, bu mevzuatların uygulanabilmesi için bazı uygulanma şartları bulunmaktadır. Yukarıda da açıklandığı üzere[156], Varşova/La Haye Sistemi'ne taraf olan bir devletin MK'ya taraf olması, Varşova/La Haye Sistemi'nin yürürlükten kalkmasına neden olmamakta ve ilgili devlet her iki konvansiyona da taraf olmaktadır. Yine yukarıda açıklandığı üzere[157], hem MK'ya hem de Varşova/La Haye Sistemi'ne taraf olan bir devletle sadece Varşova/La Haye Sistemi'ne taraf olan bir devlet arasında Varşova/La Haye Sistemi hükümleri uygulama alanı bulacağından dolayı, hem bu konunun başlığında hem de içeriğinde, Varşova/La Haye Sistemi ve MK hükümlerinin birlikte değerlendirilmesi söz konusu olmuş ve bu iki konvansiyonun uygulanma şartları birlikte ele alınmıştır. Varşova/La Haye Sistemi'nin uygulama alanına ilişkin m. 1 hükmü, MK'da aynen korunmuştur. Bu sebeple, Varşova/La Haye Sistemi'nin ve MK'nın uygulanma şartları yeknesaklaştırılmıştır. Varşova/La Haye Sistemi'ne ve MK'ya ilişkin uygulanma şartlarının beraber değerlendirilmesinin diğer bir sebebi de budur.

TSHK m. 2, m. 107 ve m. 117 hükümleri birlikte değerlendirildiğinde, ücret karşılığı hava aracı ile yapılan tüm iç hat/yurtiçi yolcu, bagaj ya da yük taşımalarına bu kanunun ilgili maddelerinin uygulanması gerektiği ortaya çıkmaktadır. Aynı şekilde Varşova/La Haye Sistemi m. 1 ve MK m. 1 hükümlerinde bu

[155] Bkz. I. Bölüm, 2.1.6. Başlık.
[156] Bkz. I. Bölüm, 2.2.3. Başlık.
[157] Bkz. I. Bölüm, 2.2.3. Başlık.

konvansiyonların uygulanma şartları açıklanmıştır. Madde hükümlerine göre ücret karşılığı hava aracı ile yapılan tüm uluslararası yolcu, bagaj ya da yük taşımalarına bu konvansiyonların ilgili maddeleri uygulanacaktır.

VK, MK ve TSHK hükümleri incelendiğinde, bir havayolu yolcu taşıma faaliyetine bu mevzuatların uygulanabilmesi için, taraflar arasında bir havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin bulunması[158], sadece Varşova/La Haye Sistemi ve MK hükümlerinin uygulanma şartı olarak aranan, sözleşmenin uluslararası bir niteliğe sahip olması[159], sözleşme kapsamında hava taşıyıcısı tarafından yolcuya, havayolu taşıma taahhüdünde bulunulmuş olması[160], havayolu yolcu taşıma faaliyetinin bir ücret karşılığında yapılmış olması[161], yine havayolu yolcu taşıma faaliyetinin bir hava aracı ile yapılmış olması[162] ve son olarak da havayolu yolcu taşıma faaliyetinin konusunu canlı bir insanın oluşturması[163] gerekir. Bu uygulanma şartlarının tamamı aşağıda detaylı bir şekilde incelenecektir.

3.2. Havayolu Yolcu Taşımasına İlişkin Bir Sözleşme

3.2.1. Genel Olarak

Bir havayolu yolcu taşıma faaliyetine VK, MK ve TSHK hükümlerinin uygulanabilmesi için, öncelikle taraflar arasında bir havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin yapılmış olması gerekir[164]. Zira iç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşıma faaliyetleri bakımından, TSHK m. 2, m. 107 ve m. 117 hükümleri; dış

---

[158] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 31; Zeynep Derya Tarman, "Montreal Sözleşmesi'nin Yetki ve Tahkime İlişkin Hükümleri", **TBB Dergisi**, S:107, 2013, s. 101; Canbolat, **a.g.e.,** s. 3; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 39; Ülgen, **Hükümler**, s. 12; Önen, **Dersler**, s. 53; Turkay Özdemir, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuk (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu)**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006, s. 36.

[159] Tarman, **a.g.e.**, s. 101; Şanlı, **a.g.e.**, s. 13; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 42; Ülgen, **Hükümler**, s. 12; Coşkun, **a.g.e.,** s. 99; Önen, **Dersler**, s. 54; Özdemir, **Eşya**, s. 36.

[160] Canbolat, **a.g.e.,** s. 3; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 40; Coşkun, **a.g.e.,** s. 99.

[161] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 9, 31; Canbolat, **a.g.e.,** s. 3, 7; Tarman, **a.g.e.**, s. 101; Şanlı, **a.g.e.,** s. 14; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 78; Ülgen, **Sözleşme**, s. 17, 43; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 48, 51; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 24; Sözer, **Meseleler**, s. 145, dn. 26; Ülgen, **Hükümler**, s. 12; Coşkun, **a.g.e.,** s. 99; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 81; Önen, **Dersler**, s. 53; Özdemir, **Eşya**, s. 36.

[162] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 31; Tarman, **a.g.e.**, s. 101; Şanlı, **a.g.e.,** s. 14; Canbolat, **a.g.e.,** s. 3; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 47; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 81; Özdemir, **Eşya**, s. 36.

[163] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 31; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 50; Coşkun, **a.g.e.,** s. 99.

[164] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 31; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 39; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 11; Canbolat, **a.g.e.,** s. 3; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 79; İlyas Gölcüklü, **Hava Hukuku**, İstanbul, On İki Levha, 2018, s. 15; Ahmet Kırman, **Hava Yolu İle Yapılan uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu,** Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1989, s. 21; Gülce Gümüşlü Tunçağıl, **Milletlerarası Özel Hukukta Sivil Hava Taşımacılığı Kazaları ve Taşıyıcının Hukuki Sorumluluğu**, Ankara, Yetkin, 2016, s. 44.

hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma faaliyetleri bakımından ise VK m. 1/2 ve MK m. 1/2 hükümleri, doğrudan detaylı bir şekilde düzenlememiş olsa da havayolu yolcu taşıma faaliyetine bu mevzuat hükümlerinin uygulanabilmesi için taraflar arasındaki havayolu yolcu taşıma sözleşmesini şart koşmuştur[165]. Aşağıda detaylı bir şekilde inceleneceği üzere[166], bu üç mevzuatın uygulanma şartlarının tamamını bu sözleşmenin unsurları oluşturmaktadır. Bu sebeple sözleşmenin unsurlarına ilişkin açıklamalar, bu mevzuatların uygulanma şartları açıklanırken ele alınacak ve detaylı bir şekilde incelenecektir.

3.2.2. Havayolu Yolcu Taşıma Sözleşmesi

3.2.2.1. Genel Olarak Tanımı ve Unsurları

Havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin, yurt içi ve uluslararası alandaki hava taşımalarına uygulanacak olan mevzuatlarda herhangi bir tanımı bulunmamaktadır[167]. Bu sebeple sözleşmenin tanımını tespit edebilmek için doktrindeki görüşlerden yola çıkılarak bir değerlendirme yapmak gerekir. Havayolu yolcu taşıma sözleşmesi, TTK kapsamında bir taşıma sözleşmesi niteliği taşımaktadır[168]. Havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin, TTK hükümlerinde genel nitelikleriyle düzenlenmiş olan taşıma hukukundan ayrılan noktası, taşımanın havada ve hava araçlarıyla gerçekleştirilmesidir[169]. Havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin amacı, yolcunun ve yolcuya ait bagajın hava yolu ile bir yerden başka bir yere taşınmasıdır[170]. Havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin bu kapsamı dolayısıyla TTK'da taşıma hukukuna ilişkin düzenlenmiş olan hükümlerde bulunan bütün unsurların hava taşıma sözleşmesinde de bulunması gerekir[171].

---

[165] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 31; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 39; Şanlı, **a.g.e.,** s. 14; Canbolat, **a.g.e.,** s. 3.
[166] Bkz. I. Bölüm, 3. Başlık.
[167] Canbolat, **a.g.e,,** s. 3; Akkurt, **Sivil,** s. 160; Kırman, **a.g.e.**, s. 22; Uzun, **a.g.e.**, s. 39; Özdemir, **Bagaj**, s. 39; İlyas Gölcüklü, **Montreal Sözleşmesi Uyarınca Taşıyıcının Uluslararası Yolcu Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu**, İstanbul, On İki Levha, 2015, s. 5; Özdemir, **Eşya**, s. 37; Turan, **a.g.e.**, s. 7.
[168] Ülgen, **Sözleşme**, s. 3; Muharrem Gençtürk, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku Genel Kavramlar Gecikmeden Doğan Sorumluluk,** İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006, s. 11-12.
[169] Canbolat, **a.g.e.,** s. 3; Ülgen, **Sözleşme**, s. 3.
[170] Sözer, **Yük Taşıma**, s. 30; Ülgen, **Sözleşme**, s. 3.
[171] Sözer, **Yük Taşıma**, s. 37; Ülgen, **Sözleşme**, s. 3.

TTK'da düzenlenmiş olan taşıma hukukuna ilişkin hükümler genel nitelikte olup bu kapsama giren bütün taşımaların da aranan niteliklere haiz olması gerekir. Ancak yukarıda açıklandığı üzere[172], hava taşımalarına ilişkin olarak TTK m. 852 hükmü gereğince, özel hükümler saklı tutulmuş olup, havayoluyla yapılan taşımalara ilişkin özel mevzuatın bulunması halinde bu mevzuat hükümleri, TTK hükümlerinden önce uygulama alanı bulur.

TTK m. 850/2 hükmündeki taşıma sözleşmesine ilişkin verilen bilgiler[173] ve yukarıdaki değerlendirmeler dikkate alındığında, havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin, hava taşıyıcısının yolcuyu, havayolu ile ve hava aracı kullanmak suretiyle kararlaştırılan varma yerine gerektiği gibi ulaştırmayı, bunun karşılığında ise bir ücretin, yani taşıma ücretinin hava taşıyıcısına ödenmesinin taahhüt edildiği bir sözleşme olduğu söylenebilir[174]. Bu tanımdan yola çıkıldığında sözleşmenin temel unsurlarını, havada gerçekleştirilecek bir taşıma taahhüdünün bulunması[175], bu taşıma taahhüdünün bir hava aracı ile yapılması[176] ve hava taşıyıcısına ödenmesi gereken bir ücret[177] oluşturmaktadır.

Havayolu yolcu taşıma sözleşmesi, tarafların birbirlerine uygun karşılıklı irade beyanları ile kurulan rızai bir sözleşme[178] olup, mevzuat gereğince herhangi bir şekle tabi değildir[179]. Havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin herhangi bir şekil şartına tabi olmadığına ilişkin de doktrinde görüş birliği bulunmaktadır[180]. Ancak her ne kadar

---

[172] Bkz. I. Bölüm, 2.1.3. Başlık.

[173] İlgili madde hükmü şu şekildedir: "*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.*"

[174] Canbolat, **a.g.e.,** s. 3; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 38; Ülgen, **Sözleşme**, s. 41; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 29; Sözer, **Meseleler**, s. 140. Akkurt, **Sivil**, s. 160; Kaner, **Hava**, s. 47; Güleç Uçakhan, **a.g.e.,** s. 89; Çelik Ahmet Çelik, **Karayoluyla Yolcu Taşıma Taşımacının ve Sigortacının Sorumluluğu**, İstanbul, Legal, 2008, s. 20; Gölcüklü, **Montreal**, s. 6; Burak Etikli / Akmaral Gedikli, "Sivil Hava Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Yolcunun "Overbooking" Kaynaklı Manevi Zararının Tazmini", **Sorumluluk Hukuku Seminerler**, Editör: Başak Baysal, İstanbul, On İki Levha, 2018, s. 247-248; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 30.

[175] Akkurt, **Sivil**, s. 166; Kaner, **Hava**, s. 47; Gölcüklü, **Montreal**, s. 6; Ayhan Sorgucu, **Hava ve Uzay Hukuku Genişletilmiş ve Güncellenmiş 4. Baskı**, Ankara, Adalet Yayınevi, 2018, s. 37.

[176] Akkurt, **Sivil**, s. 166; Gölcüklü, **Montreal**, s. 6; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 38.

[177] Akkurt, **Sivil**, s. 166; Gölcüklü, **Montreal**, s. 6; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 39.

[178] Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 43; Canbolat, **a.g.e.,** s. 31; Kaner, **Hava**, s. 57; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 40; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 41; Gölcüklü, **Montreal**, s. 13; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 32.

[179] Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 43; Canbolat, **a.g.e.,** s. 33; Kaner, **Hava**, s. 57; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 34; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 40; Çelik, **a.g.e.,** s. 21; Gölcüklü, **Montreal**, s. 14; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 80.

[180] Kırman, **a.g.e.,** s. 24; Ülgen, **Sözleşme**, s. 57-58; Canbolat, **a.g.e.,** s. 33; Kaner, **Hava**, s. 57; Gölcüklü, **Montreal**, s. 14.

havayolu yolcu taşıma sözleşmesi herhangi bir şekle tabi olmasa da TSHK m. 107 ve VK m. 3 hükümlerinde hava taşıyıcısının, yolcuya bu sözleşmeye istinaden belirli bilgilerin yer aldığı bir bilet vermekle yükümlü olduğu düzenlenmektedir. Bu yükümlülük, doğal olarak bir şekil şartı olarak kabul edilmeyecektir. Ancak hava taşıyıcısının bu yükümlülüğe aykırı hareket etmesi halinde, yani biletin hiç veya gereği gibi düzenlenmemiş olması durumunda, aşağıda detaylı bir şekilde açıklanacağı üzere[181], TSHK ve VK hükümlerinde düzenlenen hava taşıyıcısının sorumluluğu aleyhinde bir takım değişiklikler ortaya çıkmaktadır[182].

3.2.2.2. Hukuki Niteliği

Havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğinin, genel olarak taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğinin tespit edilmesine bağlı olduğunun kabul edilmesi gerektiği[183] ve taşıma faaliyetinin havada, karada veya demiryolunda yapılması hukuki niteliğe etki etmediği için taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği bakımından yapılan değerlendirmeleri incelemek gerekir. Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği bakımından yapılan değerlendirmelerin ise eser, vekâlet ve kendine özgü bir sözleşme tipi etrafında toplandığı görülmektedir[184].

Türk hukukunda baskın olan görüş[185], taşıma sözleşmesinin bir eser sözleşmesi olduğunu savunmaktadır. Bu görüşü savunanların esas aldıkları nokta, taşıma sözleşmesinde taşıyıcının bir sonucu, yani yolcu ya da yükü bir yerden başka bir yere

---

[181] Bkz. II. Bölüm, 5.2. Başlık.

[182] Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 35; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 44; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 40. Türkiye'nin taraf olduğu MK bakımından biletin hiç veya gereği gibi düzenlenmemiş olması herhangi bir sonuca bağlanmamıştır. Ancak yukarıda da açıklandığı üzere MK'ya taraf olmayan ve fakat Varşova/La Haye Sistemi'ne taraf olan bir başka ülkeyle Türkiye arasında gerçekleştirilecek olan uçuşlarda Varşova/La Haye Sistemi'nin hükümleri uygulanacaktır. Bu bakımdan biletin hiç veya gereği gibi düzenlenmemesinin sonuçları önem arz etmektedir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta şudur ki; TSHK ve VK hükümlerince biletin hiç veya gereği gibi düzenlenmemesi halinde havayolu yolcu taşıma sözleşmesi geçerliliğini korumaya devam etmekte ve varlığına herhangi bir halel gelmemektedir. Bu noktada TSHK ve VK'daki bu konuya ilişkin hükümleri, TBK m. 12 anlamında sözleşmenin geçerlilik şartını oluşturmamaktadır. Kanaatimizce böyle bir durumda sadece hava taşıyıcısının sorumluluğuna ilişkin değişiklikler meydana gelmektedir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 44, 78.

[183] Ülgen, **Sözleşme**, s. 45; Canbolat, **a.g.e.,** s. 11.

[184] Ülgen, **Sözleşme**, s. 45; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 19; Canbolat, **a.g.e.,** s. 11; Çelik, **a.g.e.,** s. 20-21.

[185] Ülgen, **Sözleşme**, s. 45; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 19; Canbolat, **a.g.e.,** s. 12; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 41; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 36; Özlem Tüzüner, "Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi", **TBB Dergisi**, S: 101, 2012, s. 186, 190; Sözer, **Meseleler**, s. 150; Uysal, **a.g.e.,** s. 95; Kaner, **Hava**, s. 56; Çelik, **a.g.e.,** s. 20; Gölcüklü, **Montreal**, s. 9; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 40; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 116.

götürmeyi taahhüt etmesidir[186]. Bu noktada borçlar hukukundaki eser sözleşmesinde yüklenicinin taahhüdüyle taşıma sözleşmesinde taşıyıcının taahhüdünün benzer olduğu sonucuna varılmaktadır[187]. Bu görüşe göre, eser sözleşmesinde yüklenici için öngörülmüş olan eser meydana getirme borcu daha geniş yorumlanmalı ve bu eser meydana getirme borcu, sonuç meydana getirme borcu olarak kabul edilmelidir[188]. Zira Türk hukukunda da eser sözleşmesindeki eser meydana getirme borcunun geniş yorumlandığı ve sonuç meydana getirme borcu olarak kabul edildiği savunulmaktadır[189]. Alman hukukunda da bu görüş hâkimdir[190]. Bu noktada hava taşıyıcısının, yolcu veya eşyayı bir yerden başka bir yere, sözleşme şartlarına uygun bir biçimde, herhangi bir zarara uğratmadan, öngörülen sürede, kararlaştırılan yere ulaştırması da bir sonuç meydana getirmektedir. Bu görüşü savunanlara karşı doktrinde, eser sözleşmesinin belirleyici ediminin bir sonuç taahhüdü olamayacağı, belirleyici edimin bir sonuç taahhüdü olabilmesi için de bu durumun kanunda açıkça belirtilmiş olması gerektiği eleştirisi yapılmaktadır[191].

Bu görüşe karşın doktrinde, taşıma sözleşmesini bir vekâlet sözleşmesi olarak ele alan bir başka görüş mevcuttur[192]. Bu görüşün temelini, İsviçre hukukunda eşya taşıma sözleşmelerine tamamlayıcı olarak vekâlet hükümlerinin uygulanması oluşturmaktadır[193]. Bu sebeple de bu görüşe göre, taşıma hukukunun bir vekâlet sözleşmesi olduğu kabul edilmektedir. Bu görüşü savunanlara karşı, vekâlet sözleşmesinde ücretin bir yan edim olmasına rağmen, taşıma sözleşmesi bakımından esaslı bir unsur olduğu eleştirisi yapılmaktadır[194]. Bir başka eleştiri olarak da vekâlet sözleşmesinde sonuç önem taşımazken, taşıma sözleşmesi bakımından sonuç, taşıyıcının taşıma konusu eşya veya yolcunun, sözleşme şartlarına uygun bir şekilde,

---

[186] Ülgen, **Sözleşme**, s. 45; **Uluslararası Taşımacılık**, s. 19; Canbolat, **a.g.e,** s. 12; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 41; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 36; Çelik, **a.g.e.,** s. 20; Gölcüklü, **Montreal**, s. 8.

[187] Haluk Tandoğan, **Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri 2. Cilt**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2010, s. 379; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 36; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 41; Gölcüklü, **Montreal**, s. 8.

[188] Bozkurt, **a.g.e.**, s. 36; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 41; Gölcüklü, **Montreal**, s. 8.

[189] Bozkurt, **a.g.e.**, s. 36; Gölcüklü, **Montreal**, s. 8. Bu konuda daha ayrıntılı bilgi için bkz. Zekeriya Kurşat, "Eser ve Vekâlet Sözleşmelerinin Nitelendirilmesi Sorunu ve Nitelendirmenin Hükmü", **İÜHFM**, C: 67, S: 1-2, 2009, s. 149-151.

[190] Ülgen, **Sözleşme**, s. 45; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 19; Canbolat, **a.g.e.,** s. 12.

[191] Bozkurt, **a.g.e.**, s. 36; Çelik, **a.g.e.,** s. 20.

[192] Ülgen, **Sözleşme**, s. 45; **Uluslararası Taşımacılık**, s. 19; Canbolat, **a.g.e.,** s. 11; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 41; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 35; Tandoğan, **Özel Borç,** s. 380; Güleç Uçakhan, **a.g.e.,** s. 89; Sabih Arkan, **Taşıyıcının Ücret Hakkı**, Prof. Dr. Fadıl H. Sur'un Anısına Armağan A. Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayın No. 522'den Ayrı Bası, Ankara, A. Ü. S. B. F. ve Basın-Yayın Yüksek Okulu Basımevi, 1983, s. 339; Çelik, **a.g.e.,** s. 20.

[193] Ülgen, **Sözleşme**, s. 45; **Uluslararası Taşımacılık**, s. 19; Canbolat, **a.g.e.,** s. 11; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 41; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 35.

[194] Bozkurt, **a.g.e.**, s. 11, 35; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 42; Gölcüklü, **Montreal**, s. 7.

herhangi bir zarar görmeden, öngörülen sürede, kararlaştırılan yere ulaştırması önemlidir[195].

Doktrindeki son görüşe göre ise, taşıma sözleşmesinin içeriğinin ve unsurlarının eser ve vekâlet sözleşmelerinden ayrıldığı ve bu noktada kendine özgü bir bağımsız sözleşme olduğu kabul edilmektedir[196]. Kanaatimizce de bu son görüşün kabul edilmesi gerekmektedir. Zira kendine özgü bir içeriği ve unsurları olan, ayrıca kendisine uygulanacak özel nitelikte mevzuatı olan bir sözleşmeyi başka bir sözleşme tipi içinde değerlendirmek mümkün değildir[197]. Burada ortaya konulması gereken ayrım, sözleşme tipinin belirlenmesiyle bu sözleşmeye tamamlayıcı olarak uygulanacak sözleşme tiplerinin belirlenmesinin birbirinden farklı değerlendirmeler olmasıdır[198]. Taşıma sözleşmesine uygun olduğu ölçüde tamamlayıcı olarak uygulanması gereken hükümlere ilişkin denilebilir ki; yolcu taşımasının söz konusu olduğu durumlarda vekâlet sözleşmesinin, eşya taşımasının söz konusu olduğu durumlarda ise eser sözleşmesinin hükümleri uygulama alanı bulabilecektir[199].

Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği bakımından yapılmış olan tüm bu değerlendirmeler, belirtildiği üzere havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği bakımından da geçerli olacaktır. Kanaatimizce, havayolu yolcu taşıma sözleşmesi de kendine özgü bağımsız bir sözleşme olarak kabul edilmeli ve uygun olduğu ölçüde vekâlet sözleşmesi hükümleri tamamlayıcı olarak uygulanmalıdır.

Bu değerlendirmelere ek olarak doktrinde, havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin aynı zamanda üçüncü kişi yararına sözleşme ve kesin vadeli işlem olarak kabul edilmesi gerektiğini savunan görüşler de bulunmaktadır[200]. Havayolu

---

[195] Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 35; Gölcüklü, **Montreal**, s. 7.

[196] Ülgen, **Sözleşme**, s. 46; **Uluslararası Taşımacılık**, s. 19; Canbolat, **a.g.e.,** s. 12; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 42; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 36; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 31; Çelik, **a.g.e.,** s. 21; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 22.

[197] Ülgen, **Sözleşme**, s. 46; **Uluslararası Taşımacılık**, s. 19-20; Canbolat, **a.g.e.,** s. 12-13; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 42; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 31. Bu görüşün eleştirisi için bkz. Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 36; Çelik, **a.g.e.,** s. 21.

[198] Ülgen, **Sözleşme**, s. 46; **Uluslararası Taşımacılık**, s. 20; Canbolat, **a.g.e.,** s. 12-13; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 42.

[199] Ülgen, **Sözleşme**, s. 46; **Uluslararası Taşımacılık**, s. 20; Canbolat, **a.g.e.,** s. 12; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 42; Çelik, **a.g.e.,** s. 21.

[200] Vural Seven, **6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK m. 856–893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen**, Ankara, Yetkin, 2012, s. 88; Canbolat, **a.g.e.,** s. 15; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 125. Üçüncü kişi yararına sözleşme olarak kabul edilemeyeceği görüşü hakkında bkz. Tüzüner, **a.g.e.**, s. 182-183.

yolcu taşıma sözleşmesinin üçüncü kişi yararına bir sözleşme olduğunu kabul eden görüşe göre[201], özellikle bu sonuç havayolu eşya taşıma sözleşme bakımından ortaya çıkmaktadır. Bu sonuç, TSHK m. 114/1 VK m. 13 ve MK m. 13 hükümleri gereğince, gönderilene, havayoluyla taşınan yükün varma noktasına ulaşmasıyla sözleşmede belirlenen şartlarının tamamına uyması halinde, hava taşıyıcısından yükün kendisine teslim edilmesini isteme hakkı tanımasıyla kendisini göstermektedir. Böyle bir durumda gönderilenin, tarafı olmadığı bir sözleşmeden doğan hakları kullanma yetkisi, hava taşıma sözleşmesinin tam üçüncü kişi yararına sözleşme niteliğine sahip olduğu sonucunu doğurmaktadır[202].

Yine aynı görüşe göre[203], havayolu yolcu taşıma sözleşmesi bakımından ise bu durum, sözleşmeyi yapan kişinin, havayolu taşıma ediminin kendisine değil ve fakat bir üçüncü kişi lehine taahhüt edilmesini talep etmesi halinde, örneğin, yolcu biletine yolcu olarak üçüncü bir kişinin yazdırılması durumunda ortaya çıkmaktadır. Ek olarak, bir şehirde bulunan bir kişinin seyahatini sağlamak amacıyla diğer bir şehirdeki başka bir kişinin sponsor olarak havayolu taşıma ücretini ödemesiyle seyahatinin sağlanacağı kişinin bulunduğu şehre yolcu bileti düzenleme emrinin gönderilmesi halinde, havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin üçüncü kişi yararına bir sözleşme olduğu sonucu ortaya çıkar[204].

Havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin kesin vadeli bir işlem olduğunu kabul eden görüşe göre[205], havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri kural olarak taraflarca önceden belirlenmiş uçuş tarifelerine[206] göre yapılmaktadır. Hava taşıma ediminin belirli bir zamanda ya da belirli bir zaman sürecinde hava taşıyıcısı tarafından ifa edilmesinin zorunluluk arz etmesi, hava taşıma sözleşmesinin kesin vadeli işlem olarak nitelendirilmesini gerektirir. Bu sebeple, hava taşıyıcısı tarafından hava taşıma ediminin uçuş tarifesinde belirtilen zamanda ifa edilmemesi halinde, ihtara ve mehile

[201] Ülgen, **Sözleşme**, s. 46; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 19; Canbolat, **a.g.e.,** s. 14-15.
[202] Seven, **Gönderilen,** s. 88-91; Arkan, **Karada Eşya Taşıma**, s. 26; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 19; Canbolat, **a.g.e.,** s. 14-15.
[203] Ülgen, **Sözleşme**, s. 46-47; Canbolat, **a.g.e.,** s. 15.
[204] Ülgen, **Sözleşme**, s. 47; Canbolat, **a.g.e.,** s. 15.
[205] Ülgen, **Sözleşme**, s. 47; Canbolat, **a.g.e.,** s. 15; Kaner, **Hava**, s. 73, İnci Deniz Kaner, "Hava Taşıyıcısının Gecikme Zararlarından Sorumluluğu", **Selim Kaneti'ye Armağan**, İstanbul, 1996, s. 133.
[206] Uçuş tarifeleri için bkz. TSHK m. 25.

yani süre tayinine gerek olmaksızın yolcu taraf, bu ifayı reddedebilecek yani borçlu temerrüdünün gerçekleşmesi halinde oluşan hakları kullanabilecektir[207].

Ancak özellikle havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından, kısa mesafeli uçuş güzergâhına sahip uçuşlarda, bağlantısız uçuşlarda ve yolcu taraf için hava taşıma ediminin belirlenen zamanda ya da zaman diliminde ifa edilmemiş olmasının sonuçlarının kabul edilebilir olduğu durumlarda, sözleşmenin kesin vadeli işlem olarak kabul edilmesi uygulamada yolcular açısından problemlere yol açabileceği için bu gibi durumlarda sözleşmenin kesin vadeli işlem olarak kabul edilmesinden ziyade, yolcu haklarının en verimli şekilde kullanılabileceği nitelendirilmenin yapılması hukuk mantığı açısından daha doğru olacaktır.

3.2.2.3. Sözleşmenin Tarafları

3.2.2.3.1. Yolcu

Havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin konusunu canlı insan oluşturmaktadır[208]. Doktrine yolcunun tanımının, hava taşıyıcısı ile yapmış olduğu taşıma sözleşmesine dayanarak hava aracında bulunan ve uçuş personeli dışında kalan kişi olarak yapıldığı görülmektedir[209]. Yolcu sıfatının kazanılması bakımından taşıma sözleşmesinin varlığı zorunlu olduğu için hava aracına, hava taşıyıcısının bilgisi olmadan binen kişilerin yolcu sıfatının kazanmayacağı kabul edilmektedir[210]. Bu kişiler artık kaçak yolcu statüsünde değerlendirilmekte ve uçakta bulundukları esnada uğrayacakları herhangi bir zararda hava taşıyıcısına, sadece TBK m. 49 vd. hükümlerde düzenlenmiş olan haksız fiil esasları dâhilindeki sorumluluğa göre başvurulabileceği kabul edilmektedir[211].

---

[207] Ülgen, **Sözleşme**, s. 47-48; Canbolat, **a.g.e.,** s. 16; Kaner, **Gecikme Zararları**, s. 134.

[208] Ülgen, **Sözleşme**, s. 48; Akkurt, **Sivil**, s. 37, 167; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 50; Canbolat, **a.g.e,** s. 5; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 90; Kırman, **a.g.e.,** s. 25; Gölcüklü, **Montreal**, s. 33; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 37.

[209] Ülgen, **Sözleşme**, s. 48; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 32; Sözer, **Kurallar ve Uygulanma Şartları**, s. 396; Birinci Uzun, **a.g.e,** s. 50; Akkurt, **Sivil**, s. 35; Canbolat, **a.g.e,** s. 5, 16; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 39; Kaner, **Hava**, s. 50; Güleç Uçakhan, **a.g.e.,** s. 90; Gölcüklü, **Montreal**, s. 33; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 38.

[210] Ülgen, **Sözleşme**, s. 48; Birinci Uzun, **a.g.e,** s. 40, 50; Akkurt, **Sivil**, s. 35; Canbolat, **a.g.e,** s. 5, 17; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 31, s. 41; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 86; Güleç Uçakhan, **a.g.e.,** s. 90; Gölcüklü, **Montreal**, s. 13; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 38; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 48.

[211] VK, MK ve TSHK hükümleri göz önüne alındığında, kaçak yolcu olarak kabul edilebilecek kişiler herhangi bir havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin tarafı olmadıklarından, bu mevzuatların uygulanması söz konusu olamaz. Böyle bir durumda genel kanun niteliğindeki TBK hükümlerinin uygulanması gerektiğini kabul etmek gerekir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Ülgen, **Sözleşme**, s. 48;

Havayolu yolcu taşıma sözleşmesini, yolcunun kendisi yapabileceği gibi temsilci tarafından da yapılabilir[212]. Ayrıca bu sözleşme üçüncü kişi lehine sözleşme olacak şekilde sözleşmeyi yapan kişinin değil, üçüncü bir kişinin yolcu sıfatını kazanmasına yönelik de yapılabilir. Bu gibi durumlarda adına sözleşme yapılan kişi yolcu sıfatını kazanmış olur[213]. Kural olan hava taşıyıcısının karşısında yer alan sözleşmenin diğer tarafının yolcu sıfatına sahip olması yani kendisinin taşınmasına ilişkin sözleşme yapmasıdır. Ancak özellikle havayolu yolcu taşımaları bakımından istisnai olarak sözleşme taraflarının dışında üçüncü bir kişinin yolcu sıfatına haiz olduğu durumlar da söz konusu olabilmektedir. Bu gibi durumlarda hava taşıyıcısının karşısında yer alan sözleşmenin diğer tarafını, yolcu sıfatına sahip olan üçüncü kişi değil ve fakat bu üçüncü kişinin adına sözleşmeyi yapan kişi oluşturur.

Uçuş personeli ya da ekibi, taşıma sözleşmesine göre değil, hava taşıyıcısı ile yapılmış olan hizmet sözleşmesine istinaden uçakta bulundukları için bu kişiler bakımından yolcu sıfatının kazanıldığı söylenemez[214]. Ancak uçuş personeli ya da ekibinin hizmet dışı taşınmaları bakımından havayolu taşıma mevzuat hükümlerinin uygulama alanı bulduğu kabul edildiğinden[215], bu gibi durumlarda uçuş personeli ya da ekibi için yolcu sıfatının kazanıldığı söylenebilir[216]. Ücretsiz taşımalara ilişkin olarak, iç hat/yurt içi havayolu taşımacılığı kapsamında yolcu taşıma sözleşmesinin kurulması söz konusu olamayacağından dolayı bu şekilde taşınan kişilerin iç hat/yurt içi uçuşlar bakımından yolcu statüsünde kabul edilmemesi gerekir.

3.2.2.3.2. Hava Taşıyıcısı

Havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin diğer tarafını ise hava taşıyıcısı oluşturmaktadır. Hava taşıyıcısı kavramına ilişkin olarak uluslararası alanda 1961 Tarihli Guadalajara Ek Sözleşmesi'ne kadar havayolu taşımalarına uygulanacak olan

---

Akkurt, **Sivil**, s. 36; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 48; Canbolat, **a.g.e,** s. 5; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 86; Güleç Uçakhan, **a.g.e.,** s. 90; Gölcüklü, **Montreal**, s. 13.

[212] Canbolat, **a.g.e,** s. 17; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 41; Gölcüklü, **Montreal**, s. 33-34; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 48. Temsile ve özellikle iyinet bağlamında temsilcinin sorumluluğuna ilişkin genel ve daha ayrıntılı bilgi için bkz. Halil Akkanat, **Türk Medeni Hukukunda İyiniyetin Korunması**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2010, s. 126-158.

[213] Ülgen, **Sözleşme**, s. 68; Canbolat **a.g.e,**, s. 17; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 41.

[214] Ülgen, **Sözleşme**, s. 48; Birinci Uzun, **a.g.e,** s. 40, 50; Akkurt, **Sivil**, s. 35; Canbolat, **a.g.e,** s. 5, 17; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 31, s. 41; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 38.

[215] Ülgen, **Sözleşme**, s. 16, 48; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 40, 50; Canbolat, **a.g.e.,** s. 17; Kırman, **a.g.e.,** s. 26.

[216] Akkurt, **Sivil**, s. 36; Canbolat, **a.g.e.,** s. 17; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 40, 50.

mevzuatlarda herhangi bir tanım bulunmamaktaydı[217]. Ancak özellikle 1961 Tarihli Guadalajara Ek Sözleşmesi'nde ve yine bu sözleşmenin taşıyıcıya ilişkin açıklamalarını temel alan MK'da hava taşıyıcısına ilişkin tanımlar ve açıklamaların yer aldığı görülmektedir[218]. MK'nın resmi çevirisinde m. 39 ve diğer kısımlarda geçmekte olan "*carrier*" ifadesi "*taşıyıcı"* olarak yer almıştır. Türk hukuku bakımından ise TSHK m. 107 vd. madde hükümlerinde yolcu taşıması yapan taraf için "*taşıyıcı"* kavramı kullanılmaktadır.

TSHK'da hava taşıyıcısı kavramına ilişkin olarak herhangi bir tanım bulunmamasına karşın, Hava Ulaşımını Kolaylaştırma Yönetmeliği[219]'nin m. 4, bent m hükmünde, taşıyıcı kavramı yerine "*hava taşıyıcısı"* kavramı kullanılmakta ve bu kavramın tanımı yapılmaktadır. Madde hükmüne göre hava taşıyıcısı, *"yolcu, posta veya yükün nakliyatında hava ulaştırma araçları ile belirli bir tarife kapsamında bir hava servisi hizmeti veren veya işleten yerli ve yabancı hava taşıma şirketi"* olarak tanımlanmaktadır. Taşıyıcı kavramı aynı zamanda TTK m. 850 hükmünde de tanımlanmıştır. Madde hükmüne göre taşıyıcı, *"taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişi"* dir.

Kanaatimizce, özellikle ulusal ve uluslararası mevzuatlarda da kullanıldığı gibi yolcu taşıması yapan taraf için taşıyıcı ifadesinin kullanılması gerekmektedir. Taşıyan ifadesinin kullanılması özellikle deniz ticareti hukukunda ve bu alana uygulanacak mevzuatta yolcu taşıyan taraf için "taşıyan" ifadesi kullanıldığı için havayolu yolcu taşımaları bakımından da aynı ifadenin kullanılması karmaşıklığa yol açabileceği gibi hukuk tekniği ve sistematiği açısından da doğru olmayacaktır[220]. Demiryolu taşımalarına uygulanan milletlerarası sözleşme olan COTIF[221]'in

---

[217] Canbolat, **a.g.e.,** s. 19; Mankiewicz, **Guatemala**, s. 540; Gölcüklü, **Montreal**, s. 40.
[218] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 55.
[219] R.G., 13.09.2013, S. 28734. Pdf metni için bkz. http://web.shgm.gov.tr/doc5/SHY-HUK.pdf, (E.T.: 01.04.2018).
[220] Gölcüklü, **Montreal**, s. 39; Daha ayrıntılı bilgi için bkz. **Hava Taşıma Hukuku Sempozyumu**, Editör: İlyas Çeliktaş, İstanbul, Beta, 2012, s. 110-112. Deniz ticareti hukuku kapsamında taşıyan sıfatına ilişkin detaylı bilgi için bkz. Faysal Güden, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, İstanbul, On İki Levha, 2017, s. 17-18. Taşıyan ifadesinin kullanılması gerektiği yönündeki görüş için bkz. Sözer, **Yük Taşıma**, s. 43-44.
[221] Sözleşmenin İngilizce karşılığı "Intergoverrnmental Organisation for International Carriage by Rail" şeklindedir. Güncel İngilizce Pdf metni için bkz.http://www.otif.org/fileadmin/user_upload/otif_verlinkte_files/04_recht/03_CR/03_CR_24_NOT/COTIF_1999_01_12_2010_e.pdf, (E.T.: 01.04.2018). Güncel Türkçe Pdf metni için bkz. https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc090/kanuntbmmc090/kanuntbmmc09005408.pdf, (E.T.: 01.04.2018).

değiştirilmiş son güncel halinde de taşıma fiilini yerine getiren taraf yine taşıyıcı olarak kabul edilmiştir[222]. Bu eğilimi de dikkate alarak hem mevzuat açısından hem de hukuk tekniği ve sistematiği açısından havayolu yolcu taşıma faaliyetini yerine getiren tarafın "*hava taşıyıcısı"* olarak ifade edilmesi gerekmektedir. Bu sebeple bu çalışmanın tamamında, havayolu taşıma faaliyetini gerçekleştiren veya taahhüt eden taraf için *"hava taşıyıcısı"* ifadesi kullanılmıştır.

Hava taşıyıcısı, bir havayolu yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında yolcuyu havayolu ile taşımayı taahhüt eden ve bu taahhüt kapsamında taşıma borcunu ifa eden ya da sözleşme olmaksızın taşıma edimini üstlenen ve taşıma borcunu ifa eden kişi olarak tanımlanabilir[223]. Mevzuattaki bilgilerden ve yapılan bu tanımdan yola çıkılarak denilebilir ki, hava taşıyıcısı sıfatının kazanılabilmesi için taşıma fiilinin taahhüt edilmiş olması gerekir[224]. Bu noktada taşıma taahhüdünde bulunan kişinin, hava taşıyıcısı sıfatını kazanabilmesi için hava aracının maliki, işleteni veya çarter borçlusu olması gerekmez[225]. Bu sebeple taşıma taahhüdünde bulunmaksızın hava aracının maliki, işleteni veya seferlerin kontrolü kendisinde kalmak kaydıyla hava aracını kiralayan kişi hava taşıyıcısı sıfatına haiz olamaz[226]. Buradaki ölçüt taşıma fiilinin taahhüt edilmesi olduğu için, TSHK m. 133 hükmü kapsamında işleten sıfatına haiz olunması için belirlenen ölçütleri taşımayan ancak taşıma fiilini taahhüt eden kişiler de hava taşıyıcısı sıfatını kazanabilir[227].

---

[222] Ülgen, **Sözleşme**, s. 59; Gölcüklü, **Montreal**, s. 39.

[223] Akkurt, **Sivil**, s. 109; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 43; Ülgen, **Sözleşme**, s. 59; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 11; Gölcüklü, **Montreal**, s. 38; Canbolat, **a.g.e.,** s. 19; Gölcüklü, **Montreal**, s. 38; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 53. Havayolu taşımasının temsilci aracılığıyla yapılması da mümkündür. Bu konuya ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. **A.g.e.,** s. 54; Canbolat, **a.g.e.,** s. 24-26; Gölcüklü, **Montreal**, s. 40-41.

[224] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 5; Akkurt, **Sivil**, s. 109; Canbolat, **a.g.e.,** s. 20.

[225] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 6; Akkurt, **Sivil** s. 109; Kaner, **Hava**, s. 49; Kırman, **a.g.e.,** s. 29; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 26; Canbolat, **a.g.e.,** s. 20; Vural Seven, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2003, s. 88.

[226] Akkurt, **Sivil**, s. 109.

[227] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 53. Akkurt, **Sivil**, s. 109. ETTK döneminde, m. 763 hükmünün "Taşıyıcı Olmayan Kimseler" kenar başlığı ve içeriği sebebiyle taşıyıcı sıfatının kazanılması için taşıma işinin meslek edinilmesinin gerekip gerekmediği konusu doktrinde iki farklı görüş çerçevesinde tartışılmıştır. Daha sonra yürürlüğe giren 6102 Sayılı TTK m. 851 hükmünde aynı kenar başlığı kullanılmamış ancak taşıma işini meslek edinmemiş kişiler için de TTK'nın taşıma hukukuna ilişkin hükümlerinin uygun düştüğü ölçüde, kıyasen uygulanacağını düzenlenmiştir. Madde gerekçesi ve içerik olarak eski kanun hükmünün uygulanma biçiminin benimsendiği göz önüne alındığında doktrindeki tartışmaların geçerliliğini yitirmediği kabul edilse de bu tartışmaların, taşıma taahhüdünde bulunan kişinin taşıma işini meslek edinmiş olsun veya olmasın söz konusu taşıma taahhüdüne her halükarda tamamlayıcı olarak TTK'nın taşıma hukukuna ilişkin hükümleri uygulanacağından pratik bir değerinin kalmadığını belirtmek gerekir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Arkan, **Kara Taşıma**, s. 20; Akkurt, **Sivil**, s. 111; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 26.

TSHK m. 18 ve m. 19 hükümleri gereğince hava taşıyıcısının, hava taşıma faaliyetini gerçekleştirebilmesi için Ulaştırma Bakanlığı'ndan izin ve işletme ruhsatı alma zorunluluğu bulunmaktadır. Ancak bu iznin ve işletme ruhsatının alınmamış olmasının, hava taşıyıcısı sıfatının kazanılması noktasında herhangi bir engel taşımadığı kabul edilebilir. Zira bu iznin ve işletme ruhsatının alınmamış olması ilgili kişi için TSHK m. 143/1-2 ve m. 145 hükümleri kapsamında sadece cezai bir müeyyide söz konusu olmaktadır. Bu sebeple Ulaştırma Bakanlığı'ndan gerekli izni ve/veya işletme ruhsatını almayan kişiler de hava taşıyıcısı sıfatına haiz olur[228].

3.2.2.3.3. Hava Taşıyıcısının Adamları

VK, MK ve TSHK'da *"taşıyıcının adamları"* ifadesi geçmekte ve fakat bu ifadeye ilişkin herhangi bir tanımlama ya da açıklama bulunmamaktadır[229]. Doktrinde genel kabul gören görüşe göre[230], hava taşıyıcısının adamları ifadesinden, hava taşıyıcısının hava taşıma sözleşmesinden doğan borçlarının ifasında kullandığı tüm kişilerin anlaşılması gerekir. Başka bir değişle, hava taşıyıcısına bağımlı olup olmadığına bakılmaksızın, hava taşıyıcısının hava taşıma sözleşmesinden doğan borçlarının ifasında görevlendirdiği ve hava taşıyıcısı tarafından kendilerine verilen hava taşıma faaliyetinin yerine getirilmesi noktasında faaliyette bulunan tüm kişiler, hava taşıyıcısının adamları kavramına dâhil olduğu kabul edilmelidir[231]. Buna karşılık devlet tarafından gerçekleştirilen hizmetleri ifa edenler, hava taşıma sözleşmesine uygulanan ilgili mevzuat kapsamında hava taşıyıcısının adamları kavramına girmezler[232].

Hava taşıyıcısının adamları kavramını, hava taşıyıcısına bağlı olup olmadıklarına göre hava taşıyıcısının yönetimi altında çalışan kişiler ve hava

---

[228] Akkurt, **Sivil,** s. 112; Ülgen, **Sözleşme**, s. 61; Canbolat, **a.g.e.,** s. 20.
[229] Sözer, **Meseleler**, s. 124; Kırman, **a.g.e.,** s. 105; Canbolat, **a.g.e.,** s. 74; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 113; Gölcüklü, **Montreal**, s. 48.
[230] Ülgen, **Sözleşme**, s. 206; Kırman, **a.g.e.,** 107; Kaner, **Kava**, s. 86; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 115; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 192; Özdemir, **Bagaj**, s. 91; Canbolat, **a.g.e.,** s. 74-75; Akkurt, **Sivil**, s. 258; Gölcüklü, **Montreal**, s. 49.
[231] Ülgen, **Sözleşme,** s. 206; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 192; Canbolat, **a.g.e.,** s. 75-76; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 115; Gölcüklü, **Montreal**, s. 49-50; Seven, **Özen**, s. 108. Yargıtay, sözleşmeli acenta olmamasına rağmen, uçak biletinin alındığı yer belli olduğu için söz konusu acentenin de hava taşıyıcısının adamı sıfatına haiz olduğunu ve kendisine de bu çerçevede başvurulabileceğini kabul etmiştir. Bkz. Eriş, **a.g.e,** s. 227.
[232] Ülgen, **Sözleşme**, s. 207; Kaner, **Hava**, s. 87; Akkurt, **Sivil**, s. 258; Duygu Damar, "Multimodal Transport", **Transport Law in Turkey**, Second Edition, Kluwer Law International B. V., The Netherlands, 2016, s. 286; Gölcüklü, **Montreal**, s. 51.

taşıyıcısının bağımsız bir şekilde hizmet aldığı kişiler olmak üzere ikiye ayırmak gerekir. Hava taşıyıcısının yönetimi altında çalışan kişiler, hava taşıyıcısıyla aralarında bir hizmet ilişkisi bulunan ve hizmet sözleşmesine dayalı olarak hava taşıyıcısının yönetimi altında sürekli olarak çalışan kişilerdir. Bu kişiler, hava taşıyıcısının emir ve talimatları kapsamında çalışırlar[233]. Hava taşıyıcısının bağımsız bir şekilde hizmet aldığı kişiler ise, hava taşıyıcısı ile aralarında iş hukuku anlamında sürekli bir bağımlılık ilişkisi bulunmayan, çoğu zaman da hava taşıyıcısının gözetimi ve denetimi altında olmayan ve hava taşıyıcısı tarafından belirli hizmet aldığı kişilerdir[234]. Bu bakımdan hava taşıyıcısının bağımsız bir şekilde hizmet aldığı kişiler, hava taşıma faaliyetinin gerçekleştirilmesi noktasında görev alan ve hava taşıyıcısının yönetiminde çalışan kişiler dışında kalan tüm kişiler olarak ifade edilebilir[235].

Ayrıca belirtmek gerekir ki, hava taşıyıcısının havayolu taşıma borcunun ifa edilmesi noktasında bağımsız bir şekilde hizmet aldığı ve fakat yönetimi altında sürekli çalışmadıkları ve taraflar arasında da hizmet sözleşmesinin bulunmadığı kişiler, hava taşıyıcısı adamı sıfatına haiz olamayacakları için hava taşıyıcısının bu kişilerin fiilerine ilişkin hukuki sorumluluğu, TBK m. 116 hükmünde düzenlenen ifa yardımcısının fiilerden doğan sorumluluğa göre belirlenmelidir[236]. Bu kapsamdaki kişiler hava taşıyıcısının ifa yardımcısı sıfatına haizdirler.

---

[233] Akkurt, **Sivil**, s. 258; Gölcüklü, **Montreal**, s. 50, 56-57; Kırman, **a.g.e.,** s. 108; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 193-194; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 115; Canbolat, **a.g.e.,** s. 76.

[234] Arkan, **Demiryolu**, s. 160; Akkurt, **Sivil**, s. 259; Kırman, **a.g.e.,** s. 109; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 194; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 116; Sözer, **Meseleler**, s. 117; Gölcüklü, **Montreal**, s. 50-51, 56-57.

[235] Ülgen, **Sözleşme**, s. 206; Akkurt, **Sivil,** s. 259; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 194; Özlem Karaman Coşgun, "Havayolu Taşımacılığında Yer Hizmetleri Sağlayıcıları, Tarafı Oldukları Hukuki İlişkiler ve Sorumlulukları", **Legal Hukuk Dergisi**, C: 9, S: 107, 2011, s. 4267-4269. Yazar bu noktada yer hizmetleri sunan kuruluşların, hava taşıyıcısının ifa yardımcısı sıfatına sahip olduğunu ve bu sebeple de TBK m. 116 hükmü kapsamında hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğunun belirlenmesi gerektiğini ifade etmektedir. Yer hizmetleri kuruluşlarının kendi fiillerinden doğan hukuki sorumluluğun ise TBK m. 49 hükmünde düzenlenen haksız fiil sorumluluğu kapsamında ele alınması gerektiğini belirtmektedir. Yazar tarafından ortaya konan bu fikrin kabul edilmesi makul gözükmektedir. Bu fikrin kabulü sonucunda, yer hizmetleri kuruluşlarının, hava taşıyıcısının yönetimi altında sürekli çalışmadıkları ve taraflar arasında da hizmet sözleşmesi bulunmadığı düşünüldüğünde, hava taşıyıcısının adamı sıfatına sahip olmadıkları ve fakat hava taşıyıcısının ifa yardımcısı sıfatına sahip oldukları belirtilmelidir. Fakat yazar aynı eserinde yer hizmetleri kuruluşlarının, hava taşıyıcısının adamı sıfatına sahip olduklarını kabul etmektedir. Daha detaylı bilgi için bkz. **A.g.e.**, s. 4269; Gölcüklü, **Montreal**, s. 51, dn. 97. Yazar tarafından yapılan bu tespitlerin deniz ticareti hukuku kapsamında da kabul edilmesi gerektiğine yönelik bkz. Güden, **a.g.e.**, s. 77.

[236] Seven, **Özen**, s. 116-120.

3.2.2.3.4. Hava Taşıyıcısı Kavramının Çeşitli Görünümleri

3.2.2.3.4.1. Genel Olarak

Havayolu yolcu taşımacılığı pratiğinde, yolcu taşıma işini taahhüt eden kişinin bu taşıma taahhüdünü bizzat yerine getirmesi zorunlu olmadığı için[237] taahhütte bulunan kişi ile bu taahhüdü yerine getiren kişilerin birbirlerinden farklı olması mümkündür. Ayrıca aşağıda detaylı bir şekilde açıklanacağı üzere[238] kimi zaman da birden fazla kişinin kısmi olarak bu taahhüdü yerine getirerek, taahhüdün tamamını oluşturmaları da söz konusu olmaktadır. Bu gibi durumlarda sözleşmenin karşı tarafını oluşturan hava taşıyıcısı sıfatını haiz kişiler bakımından farklı görünümler ortaya çıkabilir.

Hava taşımacılığında bu farklılıkların oluşmaya başlamasıyla birlikte bu konudaki ilk somut adım da 1961 Tarihli Guadalajara Ek Sözleşmesi'nde gerçekleşmiştir. Taşıyıcı kavramı sözleşmenin m. 1, bent b ve c hükümlerinde, akdi (sözleşmesel) taşıyıcı kavramına karşılık gelecek şekilde *"contracting carrier"* ve fiili taşıyıcı kavramına karşılık gelecek şekilde *"actual carrier"* şeklinde ikiye ayrılmış ve bu kavramlar tanımlanmıştır. Bu sözleşmedeki hava taşıyıcısı kavramına ilişkin yapılmış olan bu ayrım MK'da aynen korunmuş ve m. 36 vd. hükümlerde de bu yönde açıklamalar yapılmıştır. MK'da bu ayrım korunmakla beraber m. 36 hükmünde müteakip yani ardışık hava taşıyıcılarının bulunması hali de düzenlenmiştir. Bu durumda hava taşıyıcısı kavramının oluşturduğu üst başlığın içerisinde üç farklı taşıyıcı türünün olduğu sonucuna varılabilir.

---

[237] Bkz. 1961 Guadalajara Sözleşmesi, m. 2. Ayrıca bkz. Ülgen, **Sözleşme**, s. 59; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 6, 12;

[238] Bkz. I. Bölüm, 3.2.2.3.4.4. Başlık.

3.2.2.3.4.2. Akdi (Sözleşmesel) Hava Taşıyıcısı[239]

Akdi hava taşıyıcısı kavramına ilişkin TSHK'da ve VK'da herhangi bir tanım veya açıklama olmamasına rağmen 1961 Tarihli Guadalajara Ek Sözleşmesi'nde ve MK'da tanımlar bulunmaktadır. Akdi hava taşıyıcısı, 1961 Tarihli Guadalajara Ek Sözleşmesi'nin m. 1 bent b hükmünde, "*bir yolcu veya gönderici ile veya yolcu veya gönderici namına hareket eden bir kişi ile akdettiği, Varşova Konvansiyonu'na tabi bir taşıma sözleşmesine taraf olan kişi*" şeklinde tanımlanmıştır. MK m. 39/1 hükmünde ise, "*bu sözleşmenin hükümlerine tabi bir taşıma kontratını, esas kişi olarak bir yolcu ya da gönderen ile ya da yolcu veya gönderen adına hareket eden şahıs*" şeklinde tanımlanmıştır.

Uluslararası mevzuatlarda yapılan bu tanımlar dikkate alınarak akdi hava taşıyıcısı için denilebilir ki, belirli bir hava taşıma sözleşmesi kapsamında yolcunun, göndericinin veya bu kişiler adına hareket eden kişilerin karşısında yer alan taraf olup, bu sözleşme gereğince hava taşıma işini taahhüt eden kişidir[240].

Akdi hava taşıyıcısı kavramını belirlemedeki asli unsur taşıma fiilini taahhüt etme olduğu için, bir kişinin akdi hava taşıyıcısı olarak kabul edilebilmesi, bu kişinin hava aracına malik olmasına, hava aracının kiracısı olmasına, işleteni olmasına, taşımayı ticari amaçla yapıp yapmamasına bağlı değildir[241]. Akdi hava taşıyıcısı sıfatı bakımından bu sıfatın konusunda bir ihtilaf çıktığında TSHK m. 112/1, VK m. 3,/2 ve m. 11/1 hükümleri ile MK m. 3 hükümleri gereğince yolcu bileti veya hava

---

[239] Akdi hava taşıyıcısı kavramını değerlendirmeden önce belirtmek gerekir ki, MK'nın resmi Türkçe çevirisinde "*contracting carrier*" kavramı "*sözleşmesel taşıyıcı*" şeklinde tercüme edilmiştir. Bir benzer durum da fiili taşıyıcı kavramı için de söz konusu olmuş ve "*actual carrier*" kavramı resmi Türkçe çeviride "*gerçek taşıyıcı*" şeklinde tercüme edilmiştir. Her ne kadar bu iki kavram bu şekilde tercüme edilmiş olsa da doktrinde ve uygulamada akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcı kavramları kullanıldığı için bu çalışmada da bu kavramlar kullanılacaktır. Bkz. Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 55; Gölcüklü, **Montreal**, s. 41.

[240] Ülgen, **Sözleşme**, s. 62; Canbolat, **a.g.e.,** s. 20; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 55; Gölcüklü, **Montreal**, s. 40; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 28.

[241] Canbolat, **a.g.e.,** s. 20; Ülgen, **Sözleşme**, s. 62; Gölcüklü, **Montreal**, s. 40; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 28; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 56; Kaner, **Hava**, s. 49. Bu aşamada değinilmesi gereken önemli sorulardan birisi de sözleşmenin kurulmasına aracılık eden kişiler de akdi hava taşıyıcısı sıfatına haiz olacaklar mıdır? Doktrinde genel kabul gören görüşe göre, sözleşmenin kurulmasına aracılık eden seyahat acenteleri, turizm büroları ve benzeri işletmeler, yolcu veya gönderici ile sözleşme kurulması aşamasında karşı tarafa aracı sıfatlarını bildirmedikleri takdirde akdi hava taşıyıcısı olarak kabul edileceklerdir. Hatta bu kişiler aracı sıfatlarını bildirseler dahi karşı tarafa seyahatin tamamı için kişisel sorumluluğu üstlendikleri izlenimi vermeleri halinde dahi akdi hava taşıyıcısı olarak kabul edilecekleri belirtilmektedir. IATA acenteleri ise kendi adlarına işlem yapmayıp sadece aracılık faaliyetinde bulundukları için akdi hava taşıyıcısı olarak kabul edilmezler. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Akkurt, **Sivil**, s. 114; Kaner, **Hava,** s. 62; Gölcüklü, **Montreal**, s. 40-41.

yük senedi ispat belgesi olarak işlev görmektedir. Bu hükümlere göre yolcu bileti veya hava yük senedinde hava taşıyıcısı olarak gözüken kimsenin bu sıfatı kabul edilecek ve kendisi hava taşıyıcısı olarak işlem görecektir. Ancak karinenin aksinin ispatı da söz konusu olabilecektir[242].

Yolcu biletinin üzerindeki kayıtta hava taşıyıcısı olarak gözüken tarafın değiştirilmesi, doktrinde borcun nakli niteliğinde görülmektedir[243]. Bu değişiklik işlemi ile eski hava taşıyıcısının sözleşme ilişkisinden ayrılarak, söz konusu sıfatını kaybedeceği ve değişiklik sonucu yeni tarafın akdi hava taşıyıcısı olarak yolcunun karşısında yer alacağı kabul edilmektedir[244].

3.2.2.3.4.3. Fiili (Gerçek) Hava Taşıyıcısı

Havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin tarafı olan akdi hava taşıyıcısının hava taşıma taahhüdünü bizzat kendisinin yerine getirme zorunluluğu bulunmadığı için uygulamada hava taşıma fiilinin üçüncü bir kişi tarafından gerçekleştirilmesi, oldukça sık rastlanan bir durum olarak ortaya çıkmaktadır[245]. VK hükümlerinde fiili hava taşıyıcısı durumuna ilişkin herhangi bir hüküm bulunmadığı için uygulanma şartlarından biri olan hava taşıma fiilinin taahhüt edilmesi de söz konusu olmadığından fiili hava taşıyıcısı bakımından hakların ve borçların belirlenmesi mümkün olamamaktaydı. Bir diğer deyişle, hava taşıma taahhüdünde bulunmamış bir kişinin gerçekleştirmiş olduğu havayolu taşıma faaliyeti bakımından VK hükümlerinin uygulanması söz konusu olmamaktaydı.

Bu sebeple hem VK'nın uygulama alanını genişletmek hem de fiili hava taşıyıcısının sorumluluklarının ve haklarının kapsamını belirlemek amacıyla 1961 Tarihli Guadalajara Ek Sözleşmesi'nin m. 2 hükmünde, herhangi bir hava taşıma taahhüdünde bulunmamış ancak hava taşıma işini fiilen gerçekleştiren kişi hakkında

---

[242] Ülgen, **Sözleşme**, s. 62; Gölcüklü, **Montreal**, s. 41-42; Canbolat, **a.g.e.,** s. 21.
[243] Ülgen, **Sözleşme,** s. 63; Canbolat, **a.g.e.,** s. 21; Gölcüklü, **Montreal**, s. 42.
[244] Ülgen, **Sözleşme,** s. 63; Gölcüklü, **Montreal,** s. 42; Kırman, **a.g.e.,** s. 30; Canbolat, **a.g.e.,** s. 21-22.
[245] Ülgen, **Sözleşme**, s. 62; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 6, s. 12; Umut Akdeniz/Nurdan Orbay Ortaç, "Türk Ticaret Kanunu'na Göre "Fiili Taşıyıcı"nın Tabi Olduğu Hukuki Esaslar", **Terazi Hukuk Dergisi**, C: 12, S: 132, 2017, s. 15. Deniz ticareti hukuku kapsamında fiili taşıyan sıfatı için bkz. Güden, **a.g.e.**, s. 18. Deniz ticareti hukuku kapsamında fiili taşıyıcı uygulaması için bkz. Nil Kula Değirmenci, "Taşıyanın "Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden" Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şart, **İÜHFM**, C: 79, S: 1, 2015, s. 391; Sözer, **Meseleler**, s. 118; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 45.

da 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu hükümlerinin uygulanacağı düzenlenmiştir. Aynı doğrultuda MK m. 40 hükmünde de hava taşıma taahhüdünde bulunmamış olmakla beraber hava taşıma işini fiilen gerçekleştirmiş olan kişi yani fiili hava taşıyıcısı hakkında da uygun olduğu ölçüde bu konvansiyonun hükümlerinin uygulanacağı düzenlenmiştir.

Fiili hava taşıyıcısının tanımını yapmadan önce 1961 Tarihli Guadalajara Ek Sözleşmesi hükümleri çerçevesinde ne şekilde tanımlandığının tespit edilmesi gerekmektedir[246]. 1961 Tarihli Guadalajara Ek Sözleşmesi'nin m. 1, bent c hükmü uyarınca fiili hava taşıyıcısı kavramı, *"akdi taşıyıcı tarafından verilen yetkiye dayanarak b paragrafındaki taşımayı kısmen veya tamamen yapan, ancak o kısma ilişkin olarak Varşova Sözleşmesi'ne göre birbiri ardına taşıma yapan taşıyıcı olmayan, akdi taşıyıcı dışındaki bir şahıs"* olarak tanımlanmıştır. MK m. 39 hükmünde ise, *"anlaşmalı taşıyıcıdan aldığı yetkiyle, ancak bu sözleşmenin anlamı kapsamında müteselsil taşıyıcı kısmı ile ilgili olmadan, taşımanın tamamını ya da bir kısmını gerçekleştiren kişi"* olarak tanımlanmıştır.

Bu tanımlardan yola çıkılarak fiili hava taşıyıcısı için, akdi hava taşıyıcısından almış olduğu yetki kapsamında hava taşıma fiilinin tamamını veya bir kısmını bizzat yerine getiren ve ardışık (müteakip) hava taşıyıcısı olarak nitelendirilmesi mümkün olmayan ve akdi hava taşıyıcısı dışında kalan hava taşıyıcısı tanımı yapılabilir[247].

3.2.2.3.4.4. Ardışık (Müteakip) Hava Taşıyıcısı

Ardışık (müteakip) hava taşıyıcısı kavramına ilişkin VK, MK ve TSHK hükümlerinde çeşitli açıklamalar yer almaktadır. TSHK m. 129/1 hükmüne göre, taşımanın birbiri ardınca değişik hava taşıyıcıları tarafından yapılması halinde, yolcu, bagaj veya yükü kabul etmiş olan her hava taşıyıcısı, TSHK hükümlerine tabi olur ve

---

[246] Burak Adıgüzel; "Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiilî Taşıyıcı Kavramı ve Fiilî Taşıyıcının Sorumluluğu", **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C: 71, S: 2, 2014, s. 4; Canbolat, **a.g.e.,** s. 23.

[247] Ülgen, **Sözleşme,** s. 63-64; Akkurt, **Sivil**, s. 116; Gölcüklü, **Montreal**, s. 42; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 28; Canbolat, **a.g.e.,** s. 22; Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 4. Fiili hava taşıyıcısı için, yolcu ile hava taşıma sözleşmesini yapan akdi hava taşıyıcısının, hava taşımasının bir kısmı ya da tamamı için taşıma işinin icrasını kendi aralarındaki bir sözleşme ya da başka bir sebebe dayanarak devrettiği, yolcuyla yapılan asıl sözleşmenin tarafı olmayan üçüncü kişi niteliğindeki taşıyıcı tanımı da yapılabilir. Yine aynı yazara göre, alt ve müteakip hava taşıyıcıları, belirli şartlar dâhilinde fiili hava taşıyıcısı olarak kabul edilmelidir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. **A.g.e.,** s. 6-8.

taşımanın kendi denetiminde yapılan bölümü ile ilgili olduğu ölçüde, hava taşıma sözleşmesinin taraflarından biri sayılır. VK m. 1/3 hükmüne göre ise, birbiri ardınca birkaç hava taşıyıcısı tarafından yapılan hava taşıma faaliyeti, ister tek bir anlaşma ile ister anlaşmalar dizisi şeklinde kararlaştırılmış olsun, eğer taraflarca tek bir iş olarak kabul edilmişse, bu konvansiyonun amacı bakımından bölünmez bir taşıma sayılır ve sadece bir anlaşmanın veya bir dizi anlaşmanın tümüyle aynı devletin ülke sınırları içinde icra edilecek olması nedeniyle de ilgili hava taşıma faaliyeti uluslararası niteliğini kaybetmez.

VK m. 1/3 hükmündeki düzenleme, MK m. 1/3 hükmünde de aynı şekilde korunmuştur. MK m. 1/3 hükmünün orijinal metninde "*successive carrier*" ifadesi geçmesine rağmen sözleşmenin orijinal Türkçe tercümesinde bu ifade "*ardışık taşıyıcı*" yerine "*müteselsil taşıyıcı*" şeklinde çevrilmiştir[248]. Kavramın bu şekilde tercüme edilmesi, konvansiyon maddesinde açıklanmaya çalışılan içerik ile örtüşmemektedir. Bu sebeple bu kavramın "*müteselsil taşıyıcı*" şeklinde çevrilmesi kanaatimizce hatalıdır.

Mevzuattaki bu açıklamalardan yola çıkılarak ardışık hava taşıyıcısı kavramı, taşıma sözleşmesinin taraflarınca tek bir edim olarak kararlaştırılan taşıma işini birbirini takip eden, bölümlere ayrılan zaman dilimlerinde ve mesafelerde yerine getiren birden fazla havayolu taşıyıcısından her biri şeklinde tanımlanabilir[249]. Mevzuattaki açıklamalardan ve bu tanımdan da anlaşılacağı üzere, ardışık hava taşıyıcısı kavramının mümkün olabilmesi için olmazsa olmaz şart, hava taşıma sözleşmesi tarafları arasında, kabul edilmesi gereken tek bir hava taşıma işinin ifa edilmesi noktasında ardışık hava taşıyıcılarının yer alacağı ve bu hava taşıyıcıları tarafından hava taşıma işinin yerine getirileceği hususunda bir anlaşmanın bulunmasıdır[250]. Bu şekilde yapılan bir anlaşmanın, ister tek bir hava taşıyıcısının ardışık, diğer hava taşıyıcılarını da temsilen yolcuya karşı yapılmış olan hava taşıma taahhüdünden, isterse her bir bağımsız akdi hava taşıyıcısı tarafından ayrı ayrı

---

[248] Akkurt, **Sivil**, s. 120, dn. 375; Gölcüklü, **Montreal**, s. 45, dn. 84; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 56-58.
[249] Akkurt, **Sivil,** s. 120; Gölcüklü, **Montreal,** s. 45; Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 7; Moens/Gillies, **a.g.e.,** s. 303; D. Goedhuis, **National Airlegislations and the Warsaw Convention**, Martinus Nijhoff, The Hague, 1937, s. 295; Kaner, **Hava**, s. 49.
[250] Akkurt, **Sivil** s. 120; Gölcüklü, **Montreal,** s. 45; Kırman, **a.g.e.,** s. 37; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 47; Sözer, **Meseleler**, s. 131; Goedhuis, **a.g.e.,** s. 295; Canbolat, **a.g.e.,** s. 27; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 56; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 30.

yolcuya karşı yapılan hava taşıma taahhüdünden meydana gelmesi önemli değildir[251].

3.2.2.3.5. Akdi Hava Taşıyıcısı Dışındaki Diğer Hava Taşıyıcılarının Hukuki Statüsü

Yolcu ile havayolu yolcu taşıma sözleşmesini yapan akdi hava taşıyıcısı dışındaki yani alt (ara), fiili (gerçek) ve müteakip (ardışık) hava taşıyıcısının hukuki statülerinin tespit edilmesi gerekir. Zira akdi hava taşıyıcısının havayolu taşıma faaliyetini yerine getirme borcunu doğrudan ya da alt hava taşıyıcıları aracılığıyla devrettiği fiili hava taşıyıcısının hava taşıma faaliyetini yerine getirirken ortaya çıkan zararlardan sorumlu olup olmayacağının belirlenmesi gerekir. Aynı şekilde müteakip hava taşımalarında akdi hava taşıyıcısının ve müteakip hava taşıyıcılarının ne ölçüde sorumlu olması gerektiğinin tespit edilebilmesi şarttır. Bu tespitin sonuçlarına göre tüm bu hukuki sorumluluk rejimleri belirlenmiş olacaktır.

Havayolu yolcu taşıma faaliyetinin akdi hava taşıyıcısı tarafından başka hava taşıyıcılarına devredilmesi halinde, akdi hava taşıyıcısı ile ayrıca bir sözleşme yapmak suretiyle havayolu yolcu taşıma faaliyetini yerine getirme borcunu üstlenen sonraki hava taşıyıcısı veya hava taşıyıcıları, alt yani ara hava taşıyıcısı olarak adlandırılmaktadır[252]. Ancak hukuki sorumluluğun tespiti noktasında şu ayrımı yapmak zorunludur: Alt hava taşıyıcısı ile fiili hava taşıyıcısı kavramları birbirlerinden farklı kavramlardır[253]. Zira fiili hava taşıyıcısı, havayolu taşıma faaliyetini bizzat yerine getiren kişi olmasına rağmen, alt hava taşıyıcısı ise, hava taşıma faaliyetini üstlenmiş olmakla beraber genellikle bu borcu bizzat ifa

---

[251] Gölcüklü, **Montreal,** s. 45; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 30; Canbolat, **a.g.e.,** s. 27; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 57; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 47. Bu noktada, taraflar arasında hava taşıma ediminin birden fazla hava taşıyıcısı tarafından, birbirini takip eden aralıklarla ifa edileceğinin kararlaştırılmış olması, hava taşıyıcılarının ardışık olarak nitelendirilmesi için yeterli olup, diğer detayların yani tüm hava taşıyıcılarının isimleri gibi ifaya ilişkin detayların belirlenmemiş olmasının hava taşımasının kesintisiz ve hava taşıyıcılarının da ardışık nitelikte olmasını engellemez. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Akkurt, **Sivil**, s. 120; İnci Deniz Kaner, "Birden Fazla Taşıyıcı Tarafından Yapılan Hava Taşımaları (Zincirleme Taşımalar)", **BATİDER**, C: 16, S: 3, 1992, s. 12, dn. 22; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 47; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 30.

[252] Ülgen, **Sözleşme**, s. 63; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 46 vd.; Goedhuis, **a.g.e.,** s. 297; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 46; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 30-31.

[253] Sözer, **Yük Taşıma**, s. 46; Gölcüklü, **Montreal**, s. 43; Güden, **a.g.e.**, s. 77; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 118. *Kaner*'e göre, fiili hava taşıyıcısı, akdi hava taşıyıcısına göre alt hava taşıyıcısı olarak kabul edilmelidir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Kaner, **Hava**, s. 49.

etmemekte ve kendisi de bu borcu, üçüncü bir kişi olarak başka bir fiili hava taşıyıcısının ifa etmesini sağlamaktadır[254].

Doktrindeki çoğunluk görüş[255], fiili hava taşıyıcısının havayolu taşıma faaliyetini yerine getirme borcunu ifa ederken ortaya çıkan zararlara ilişkin olarak hava taşıyıcısının adamı sıfatına sahip olacağı ve akdi hava taşıyıcısının da kendi adamlarının fiillerinden doğan zararlara ilişkin hukuki sorumluluğunun bulunacağını savunmaktadır. VK ve MK hükümleri bakımından fiili hava taşıyıcısının, hava taşıyıcısının adamı sıfatına sahip olmadığını söylemek gerekir. Zira VK'nın tadil metinlerinden olan ancak yeterli taraf ülke çoğunluğu sağlanamadığı için yürürlüğe girmeyen 1961 Tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu m. 2 ve m. 3 ile MK m. 40, m. 41 ve m. 45 hükümlerinde çok açık bir şekilde fiili hava taşıyıcısının, hava taşıyıcısının adamı olarak değil, bizzat kendisinin havayolu taşıma faaliyetinin gerçekleştirdiği kısmında ortaya bir zararın çıkması halinde hukuki sorumluluğunun bulunduğu belirtilmiştir[256]. 1961 Tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu m. 2/1 ve m. 3 hükümleri, MK m. 40 ve m. 41 hükümleri tarafından içerikleri birebir alınmak suretiyle MK metnine dâhil edilmiştir.

MK m. 40 hükmü gereğince akdi hava taşıyıcısı, hava taşıma faaliyetinin tamamından, fiili hava taşıyıcısı ise, hava taşıma faaliyetinin kendisi tarafından ifa edilen kısmından sorumludur. Havayolu taşıma faaliyetinin fiili hava taşıyıcısı

---

[254] Sözer, **Yük Taşıma**, s. 46; Akkurt, **Sivil**, s. 264. Alt hava taşıyıcısının üstlenmiş olduğu havayolu taşıma faaliyetini yerine getirme borcunu bizzat ifa etmesiyle fiili hava taşıyıcısı sıfatını da kazanacağından, bu gibi durumlarda alt hava taşıyıcısı ve fiili hava taşıyıcısı sıfatları birleşmiş olur ve akdi hava taşıyıcısının hava taşıma faaliyetinin yerine getirilme borcunu bizzat üstlenmediği her durumda fiili hava taşıyıcısının alt hava taşıyıcısı sıfatına haiz olduğunu söylemek gerekir. Bkz. Adıgüzel, **a.g.e.**, s. 7; Akkurt, **Sivil**, s. 264. Doktrindeki ortak görüşe göre ise, alt hava taşıyıcıları, akdi hava taşıyıcısının adamı olarak kabul edilmektedir. Kanaatimizce, alt hava taşıyıcısının fiili hava taşıyıcısı sıfatına sahip olmadığı durumlar bakımından hava taşıyıcısının adamı sıfatı gündeme gelebilir. Ancak alt hava taşıyıcısının fiili hava taşıyıcısı sıfatına sahip olduğu durumlarda hava taşıyıcısının adamı sıfatından bahsetmek mümkün olmayacaktır. Alt hava taşıyıcısını akdi hava taşıyıcısının adamı olarak kabul eden görüşler için bkz. Ülgen, **Sözleşme**, s. 206; Kaner, **Hava**, s. 87; Sözer, **Meseleler**, s. 117, 128; Özdemir, **Bagaj**, s. 91; Kırman, **a.g.e.,** s. 109; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 195; Akkurt, **Sivil**, s. 266.

[255] Ülgen, **Sözleşme**, s. 206; Kaner, **Hava**, s. 87; Özdemir, **Bagaj**, s. 91; Kırman, **a.g.e.,** s. 109; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 195; Değirmenci, **a.g.e.**, s. 399. Yazar, deniz ticareti hukuku kapsamında fiili taşıyıcıyı, akdi taşıyıcının yardımcı kişisi olarak nitelendirmektedir. Bir başka değişle, bu görüş hava taşımaları bakımından değerlendirildiğinde, fiili hava taşıyıcısının, akdi hava taşıyıcısının adamı sıfatına sahip olduğu söylenebilir. Yazar, aynı eserinde bu sonucu açık bir şekilde ortaya koymuştur. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. **A.g.e.**, s. 402. Aksi görüş için bkz. Güden, **a.g.e.**, s. 77. Ayrıca bu konuda uluslararası doktrindeki tartışmalar ve değerlendirmeler için bkz. Mankiewicz, **Judicial**, s. 740-741.

[256] Özdemir, **Eşya**, s. 193, dn. 482; Ece, **a.g.e.,** s. 267. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Akkurt, **Sivil**, s. 264-265; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 118-119; Günel, **a.g.e.,** s. 159.

tarafından ifa edildiği kısım bakımından ise akdi hava taşıyıcısı ve fiili hava taşıyıcısı müteselsilen sorumlu olurlar[257]. MK m. 41/1 hükmü gereğince, görev sınırları dâhilinde hareket eden fiili hava taşıyıcısının ve fiili hava taşıyıcısının yönetimi altında bulunan ve hizmetlerinden yararlandığı adamlarının gerçekleştirdiği fiil ve ihmaller, fiili hava taşıyıcısı tarafından gerçekleştirilen havayolu taşıma faaliyeti ile bağlantılı olması kaydıyla aynı zamanda akdi hava taşıyıcısının fiil ve ihmalleri olarak sayılır[258].

Daha önce detaylı bir şekilde açıklandığı için tekrardan kaçınmak adına, müteakip hava taşıyıcılarının bulunduğu bir havayolu taşıma faaliyetinde ise her bir hava taşıyıcısı birbirini takip eden kısmi zaman dilimleri ve mesafeler bakımından akdi hava taşıyıcısı sıfatına sahip olacağını söylemek yeterli olacaktır. Müteakip hava taşıyıcısı, havayolu taşıma faaliyetinin kendisi tarafından ifa edilen zaman dilimi ve mesafe bakımından akdi hava taşıyıcısı sıfatına sahip olduğu için müteakip hava taşıyıcısının da akdi hava taşıyıcısının adamı olduğu söylenemez[259]. VK m. 30/1 ve MK m. 36/1 hükümlerine göre, müteakip hava taşıyıcılarından her biri, havayolu taşıma faaliyetinin kendisi tarafından ifa edilen zaman dilimi ve mesafe bakımından, hava taşıma sözleşmesinin tarafı sayılır. VK m. 30/2 ve MK m. 36/2 hükümlerine göre ise, müteakip hava taşıyıcılarından her biri, havayolu taşıma faaliyetinin kendisi tarafından ifa edilen bölümünden sorumlu olur. VK m. 30/2 ve MK m. 36/2 hükümlerine göre ise, taraflar arasında kurulan sözleşmede ilk hava taşıyıcısı, havayolu taşımasının tamamından sorumlu olacağını taahhüt etmişse, bu durumda ilk

---

[257] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 118; Akdeniz/Ortaç, **a.g.e.**, s. 25; Gölcüklü, **Montreal**, s. 43. Deniz ticareti hukuku kapsamında fiili ve akdi taşıyıcının hukuki sorumluluğu hakkında bkz. Değirmenci, **a.g.e.**, s. 402-403; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 46.

[258] MK m. 41/2 hükmüne göre ise, görev sınırları dâhilinde hareket eden akdi hava taşıyıcısının ve akdi hava taşıyıcısının yönetimi altında bulunan ve hizmetlerinden yararlandığı adamlarının gerçekleştirdiği fiil ve ihmaller, fiili hava taşıyıcısı tarafından gerçekleştirilen havayolu taşıma faaliyeti ile bağlantılı olması kaydıyla aynı zamanda fiili hava taşıyıcısının fiil ve ihmalleri olarak sayılır. 1961 Tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonu m. 3 ve MK m. 41 hükmünün bu şekilde düzenlenmesinin sebebi, havayolu taşıma faaliyetinin fiili hava taşıyıcısı tarafından ifa edilen kısmı bakımından fiili hava taşıyıcısı ile akdi hava taşıyıcısının yolcuya karşı müteselsilen sorumlu olmalarından kaynaklanmaktadır. Tüm bu düzenlemeler, akdi hava taşıyıcısının yanında fiili hava taşıyıcısının da yolcu tarafından sorumluluğuna gidilebilen ayrı bir hava taşıyıcısı olduğunu yani fiili hava taşıyıcısının, akdi hava taşıyıcısının adamı olmadığı sonucunu ortaya koymaktadır. Her ne kadar TSHK hükümlerinde bu duruma ilişkin özel bir düzenleme bulunmasa da TSHK m. 106 hükmündeki atıf gereğince, VK ve MK hükümleri bakımından yapılan tüm bu açıklamalar, TSHK bakımından da aynen geçerli olacaktır. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 118-119; Akdeniz/Ortaç, **a.g.e.**, s. 16, 25; Güden, **a.g.e.**, s. 77; Günel, **a.g.e.,** s. 159; Yetiş Şamlı, **a.g.e.,** s. 98-99.

[259] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 119; Akkurt, **Sivil,** s. 266; Gölcüklü, **Montreal**, s. 51; Ece, **a.g.e.,** s. 268; Canbolat, **a.g.e.,** s. 29. Bu konuya ilişkin yabancı mahkeme kararları için ayrıca bkz. Mankiewicz, **Judicial**, s. 750, dn. 106. Müteakip hava taşıyıcısının alt hava taşıyıcısı sıfatına sahip olduğu yönünde bkz. Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 31.

hava taşıyıcısı ile zararın meydana geldiği bölümünü ifa eden hava taşıyıcısı, ortaya çıkan bu zarardan müteselsilen sorumlu olurlar[260].

TSHK m. 129/1 hükmü gereğince de, müteakip hava taşıyıcılarından her biri, havayolu taşıma faaliyetinin kendisi tarafından gerçekleştirilen zaman dilimi ve mesafe bakımından, hava taşıma sözleşmesinin tarafı sayılır. TSHK m. 129/2 hükmüne göre, müteakip hava taşıyıcılarından her biri, havayolu taşıma faaliyetinin kendisi tarafından gerçekleştirilen bölümünden sorumlu olur. Aynı fıkraya göre, taraflar arasında kurulan sözleşmede ilk hava taşıyıcısı, havayolu taşımasının tamamından sorumlu olacağını taahhüt etmişse, bu durumda ilk hava taşıyıcısı ile zararın meydana geldiği bölümü ifa eden hava taşıyıcısı, ortaya çıkan bu zarardan müteselsilen sorumlu olurlar.

Son olarak *codeshare*[261] sözleşmelerine değinmek gerekir. Bu anlaşmalar havayolu şirketlerinin kendi yolcularının dışında, biletlerini başka havayolu şirketlerinden satın alan yolcuları taşıdıkları işbirliği anlaşmalarıdır[262]. Bu sözleşmelerdeki amaç, havayolu şirketleri tarafından yolculara daha fazla imkân, seçenek ve gidilebilecek daha fazla güzergâh sunulmasıdır[263]. Bu sözleşmelerde tek bir bilet üzerinden en az bir duraklama noktasının bulunduğu güzergâhlar belirlenmektedir. Bileti düzenleyen havayolu şirketi akdi hava taşıyıcısı olarak kabul edilirken, bu havayolu şirketiyle arasında kod paylaşım sözleşmesi yapmak suretiyle anlaştıkları duraklama noktasından taşımanın geri kalan bölümünü/bölümlerini üstlenen havayolu şirketi ise fiili hava taşıyıcısı olarak kabul edilmektedir[264]. Bu durumda fiili hava taşıyıcısı sıfatına sahip olan hava taşıyıcının havayolu yolcu taşıma edimini ifa ederken duraklama noktasında veya varma noktasında gerçekleşen bir gecikme sebebiyle zararın oluşması halinde, bu zarardan hem bileti düzenleyen

---

[260] Kaner, **Zincirleme Taşıma**, s. 41; ; Akdeniz/Ortaç, **a.g.e.**, s. 25; Mankiewicz, **Judicial**, s. 750; Ercin/Erkut/Necmioğlu, **a.g.e.,** s. 272; Moens/Gillies, **a.g.e.,** s. 317-318; Canbolat, **a.g.e.,** s. 28; Kaner, **Hava**, s. 87; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 58, 120; Gölcüklü, **Montreal**, s. 47.

[261] Doktrinde kod paylaşım sözleşmesi olarak adlandırılmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Gölcüklü, **Montreal**, s. 44; İlknur Serdar, "Havayolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik Kapsamında Yolcuların Hakları", **Journal of Yaşar University**, C: 8, Özel Sayı, 2013, s. 2340, dn. 35.

[262] Gölcüklü, **Montreal**, s. 44; Serdar, **a.g.e.,** s. 2340, dn. 36.

[263] Bu duruma örnek olarak Muğla'da A havayolu şirketinden kalkış noktası Muğla, varma noktası Berlin ve duraklama noktası Roma olan tek bir bilet alan yolcunun Roma'ya kadar olan uçuşunu A havayolu şirketi yaparken, Roma'dan Berlin'e yapılan uçuş için ikinci bir bilete gerek olmaksızın, A havayolu şirketi ile arasında kod paylaşım sözleşmesi olan B havayolu şirketi tarafından gerçekleştirilmesi verilebilir.

[264] Gölcüklü, **Montreal**, s. 44; Serdar, **a.g.e.,** s. 2340.

akdi hava taşıyıcısı hem de fiili hava taşıyıcısı müteselsilen sorumlu olur[265]. Bu havayolu şirketleri arasındaki iç ilişki ise aralarında sözleşme hükümlerine göre tespit edilir. Bu sözleşmede herhangi bir hüküm bulunmuyorsa ve taşıma yabancılık unsuru içiriyorsa, iç ilişkiye yönelik davanın Türkiye'de açılması halinde, ilgili uyuşmazlık MÖHUK kuralları uyarınca çözülür[266].

3.2.2.4. Sözleşme Taraflarının Hakları ve Borçları

Havayolu yolcu taşıma sözleşmesine istinaden yapılacak olan hava taşıma faaliyetlerinde hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğunun temelini doğal olarak taraflar arasındaki sözleşme oluşturur. Bu bakımdan hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğunu belirlerken ihlal edilen sözleşme ve somut olaya uygulanacak olan mevzuat hükümlerince tarafların haklarının ve borçlarının tespit edilmesi zorunludur[267]. Sözleşme kapsamında tarafların haklarının ve borçlarının tespit edilebilmesi için ulusal ve uluslararası mevzuat hükümlerinin değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu noktada hem TSHK'da hem de VK ve MK'da sözleşme taraflarının hakları ve borçları ayrıca ve özel olarak düzenlenmemiştir.

Her ne kadar ulusal ve uluslararası mevzuatlarda sözleşme taraflarının hakları ve borçları düzenlenmemiş olsa da yolcu haklarının belirlenmesi noktasında SHGM tarafından Yolcu Hakları Yönetmeliği çıkartılmış olup, bu yönetmelik 01.01.2012 tarihi itibariyle yürürlükte bulunmaktadır. Yönetmeliğin m. 1 hükmüne göre, bu yönetmeliğin amacı, havayolu ile seyahat eden yolcuların sahip olduğu haklar ve bu hakların geçerli olduğu durumlar ile yolcuların uçağa kabul edilmediği, uçuşlarının iptal edildiği ve uçuşlarının ertelendiği durumlardaki asgari haklarını belirlemek ve düzenlemektir.

Yönetmeliğin m. 3/1, bent b hükmünde ise bu yönetmeliğin, aşağıda da detaylı bir şekilde açıklanacağı üzere[268], AB Tüzüğü'ne paralel olarak hazırlandığı belirtilmiştir. AB Tüzüğü ise, özellikle Avrupa Birliği üyesi ülkeler kapsamında yapılacak olan uluslararası havayolu taşımalarında yolcu haklarının belirlenmesi

---

[265] Gölcüklü, **Montreal**, s. 44-45.
[266] **A.g.e.,** s. 45.
[267] Ülgen, **Sözleşme**, s. 75; Akkurt, **Sivil**, s. 177.
[268] Bkz. II. Bölüm. 2.3.2. Başlık.

amacıyla Avrupa Parlamentosu tarafından 11.02.2004 tarihinde yürürlüğe konmuştur.

3.2.2.4.1. Yolcunun Hakları ve Borçları

Havayolu yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında yolcunun hakları ve borçlarının çoğu, hava taşıyıcısının bu sözleşmeden doğan haklarına ve borçlarına denk geldiği için, bu başlık altında yapılacak açıklamalar, aynı zamanda hava taşıyıcısının hakları ve borçları anlamına geleceğinden, bir sonraki bölümde bu bölüme atıf yapılmakla yetinilecektir.

Yolcunun havayolu yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında ilk hakkı, hava taşıyıcısından yolcu bileti ve bagaj kuponu düzenlenmesini talep etmektir. VK m. 3/1, MK m. 3/1 ve TSHK m. 107/1 hükümleri gereğince, hava taşıyıcısı, yolcuya belirli kayıtları içeren ve uluslararası standartlara uygun bir bilet düzenlemek ve vermekle yükümlüdür. Ayrıca hava taşıyıcısı, VK m. 4/1, MK m. 3/3 ve TSHK m. 109/1 hükümleri gereğince, kendisine teslim edilen her bir parça bagaj için de bu bagaja ve teslime ilişkin kayıtları içeren bir bagaj kuponu düzenleyip yine yolcuya vermekle yükümlüdür[269].

Yolcunun bir diğer hakkı, havayolu yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında hava taşıyıcısından hava taşıma edimini zamanında ve gerektiği gibi ifa etmesini istemesi oluşturmaktadır[270]. Bu husus VK m. 19, MK m. 19 ve TSHK m. 122 hükümlerinde dolaylı olarak düzenlenmiştir[271]. Yolcunun bu hakkına ilişkin, çalışmanın ikinci ana başlığı altında, yolcu taşınmasındaki gecikme konusunda ayrıntılı bir inceleme yapılacağından, bu kısımda sadece o bölüme atıf yapılmakla yetinilmiştir[272].

---

[269] Canbolat, **a.g.e.,** s. 39; Zehra Avcı, "Sivil Havayolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Yolcu Hakları", **Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C: 26, S: 2, 2018, s. 476, 492; Kaner, **Hava**, s. 58; ; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 41.

[270] Akkurt, **Sivil**, s. 190; Avcı, **a.g.e.,** s. 478-479, 494-495; Canbolat, **a.g.e.,** s. 39; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 286; Etikli/Gedikli, **a.g.e.,** s. 248.

[271] Akkurt, **Sivil**, s. 190; Ülgen, **Sözleşme**, s. 81-82.

[272] Bkz. II. Bölüm, 3.3.2.4. Başlık. Yolcu taşınmasındaki gecikmeyi, yolcunun havayolu yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında hava taşıyıcısından hava taşıma edimini zamanında ve gerektiği gibi ifa etmesini istemesi hakkı kapsamında değerlendiren doktrindeki bir görüş için bkz. Gölcüklü, **Montreal**, s. 65.

Yolcunun bir başka hakkı ise, hava taşıyıcısından kendisini, varma noktasına sağ salim götürmesini talep etmektir[273]. Bu hak, VK m. 17, MK m. 17/1 ve TSHK m. 120 hükümlerinde dolaylı olarak düzenlenirken[274], iç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşıma faaliyetleri bakımından, TSHK m. 106 hükmünün atfı sebebiyle TTK m. 914/1 hükmü uygulama alanı bulur[275].

Yolcunun bir başka hakkı ise, hava taşıyıcısından beraberindeki bagajın taşınmasını talep etmektir[276]. İç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşıma faaliyetleri kapsamında TSHK m. 108 hükmünde de açıkça düzenlendiği üzere, hava taşıyıcısı, aksi kararlaştırılmış olmadıkça taşıma sözleşmesi kapsamında uçağa getirilen bagaj için herhangi bir ücret almaksızın bu bagajları da yolcuyla beraber kararlaştırılan varma yerine taşımakla yükümlüdür. Ancak uygulamada ücrete tabi olmayan bagajlar için ağırlık bakımından üst sınırlar belirlenmekte ve bu üst sınırların aşılması halinde, üst sınırı aşan bagajlar için ayrıca bir ücret ödenmesi söz konusu olmaktadır[277].

Yolcunun bir başka hakkı, TSHK m. 106 hükmü kapsamında, TTK hükümlerinin uygulama alanı bulduğu iç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşıma faaliyetleri bakımından TTK m. 915/1 hükmünde düzenlenmiş olan, hava taşıyıcısından yolcunun ölümü halindeki yükümlülüklerini yerine getirilmesini talep etmektir[278]. Madde hükmüne göre, yolcu, her ne kadar yolcunun ölmesiyle hava taşıma sözleşmesi sona erse de hava taşıyıcısı bakımından yolcuya ait bagaj ve eşyaların korunmasını, bunların ilgililerine teslim edilinceye kadar iyi surette korunmasını ve buna ilişkin tedbirlerin alınmasını, ayrıca o esnada yolcunun

[273] Akkurt, **Sivil**, s. 196; Avcı, **a.g.e.,** s. 482, 495-496; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 25; Canbolat, **a.g.e.,** s. 40; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 283; Güleç Uçakhan, **a.g.e.,** s. 90; Sabih Arkan, "Yolcu Taşımalarında Karşılaşılan Bazı Hukuki Sorunlar Üzerine Düşünceler", **BATİDER**, C: 12, S: 1, 1983, s. 19.

[274] Akkurt, **Sivil**, s. 197; Ülgen, **Sözleşme**, s. 86.

[275] Hava taşıyıcısının bu borcunu yerine getirebilmesindeki temel kıstaslar ise, tedbirli bir hava taşıyıcısının göstermesi gereken özenin gösterilmesi, hava aracının uçuşa elverişliliğinin sağlanmış olması ile bu elverişliliğin devamlı olarak kontrolünün sağlanması ve hava taşıma ediminin ifa edildiği süre boyunca yolcunun zarara uğramaması için gerekli tüm önlemlerin alınmış olmasıdır. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Canbolat, **a.g.e.,** s. 40; Ülgen, **Sözleşme**, s. 85; Akkurt, **Sivil**, s. 196-197.

[276] Akkurt, **Sivil**, s. 198; Avcı, **a.g.e.,** s. 481, 495; Canbolat, **a.g.e.,** s. 40.

[277] VK m. 18/1, MK m. 17/2-3 ve TSHK m. 121 hükümleri gereğince, hava taşıyıcısı ücrete tabi olan ve olmayan ancak tescil edilmiş bagajların kaybı ile uğradığı ziya ve hasardan sorumludur. Ücrete tabi olan ve olamayan yolcu bagajları olduğu gibi, ayrıca havayolu yolcu taşıma sözleşmesi ile ücreti tabi olacağı kararlaştırılan yolcu bagajının, hava taşıyıcısı tarafından ücretsiz olarak kabul edilip, taşınması halinde de hava taşıyıcısının bu bagajın kayıp, ziya ve hasarından sorumlu olacağı belirtilmektedir. Bkz. Canbolat, **a.g.e.,** s. 40; Ülgen, **Sözleşme**, s. 86; Akkurt, **Sivil**, s. 199

[278] Canbolat, **a.g.e.,** s. 40-41; Akkurt, **Sivil**, s. 199; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 286.

yakınlarından birinin hava aracında bulunması halinde de bu duruma ilişkin bir beyannamenin bu kişilere hazırlanıp verilmesini talep etme hakkı sahiptir[279].

Yolcunun borçlarına geçilecek olunursa, havayolu yolcu taşıma sözleşmesinde yolcunun esas borcunu taşıma ücretinin ödenmesi oluşturmaktadır[280]. Aşağıda da açıklanacağı üzere[281], taşıma ücretinin, peşin olarak ödenmesi kararlaştırılabileceği gibi hava taşıyıcısının menfaatini içeren başka bir şey olarak da kararlaştırılabilmektedir. Yolcu, taşıma ücretinin ödenmesi borcunu ifa etmezse hava taşıyıcısının yolcuyu taşıma borcu da doğmayacaktır[282]. Üçüncü kişi yararına sözleşmenin söz konusu olduğu durumlarda, ücretin ödenmesi borcunun yolcu sıfatına haiz olan üçüncü kişi değil ve fakat sözleşmenin tarafı olan kişi tarafından ifa edilmesi gerekir.

Yolcunun sözleşmeden kaynaklanan diğer bir borcunu ise, belirlenen vakitte hava aracının hareket edeceği yerde bulunmak oluşturur[283]. Hava taşıma faaliyetlerinde bilet ve bagaj kontrolü gibi belirli işlemlerin, hava taşıma fiilinin yerine getirilmesinden önce yapılması zorunlu olduğu için yolcunun, uçuştan belirli bir süre önce belirlenen havaalanında bulunması istenmektedir. Bu şart, genellikle yolcu biletlerinde yer aldığı gibi, taraflar arasındaki sözleşmede de bulunabilmektedir[284]. TSHK m. 106 hükmü kapsamında, TTK hükümlerinin uygulama alanı bulduğu iç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşıma faaliyetleri bakımından yolcu, belirlenen vakitte havaalanında bulunmazsa, TTK m. 907/1, bent d hükmü gereğince, müteakip vasıta ile seyahat hakkını kazanır[285].

---

[279] Ülgen, **Sözleşme**, s. 87; Canbolat, **a.g.e.,** s. 40-41.
[280] Ülgen, **Sözleşme**, s. 85; Canbolat, **a.g.e.,** s. 38; Akkurt, **Sivil**, s. 196-197; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 279.
[281] Bkz. I. Bölüm, 3.5. Başlık.
[282] Canbolat, **a.g.e.,** s. 38; Ülgen, **Sözleşme**, s. 92-93.
[283] Canbolat, **a.g.e.,** s. 38; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 281.
[284] Canbolat, **a.g.e.,** s. 38; Ülgen, **Sözleşme**, s. 93.
[285] TTK m. 907/1, bent d hükmü gereğince, yolcunun böyle bir durumda hava taşıma ücretinden sorumlu olabilmesi için uçuş seferinin yapılamamasında hava taşıyıcısının kusurunun bulunmaması ve yolcunun aynı şartlarla kendisine önerilen bu müteakip seferi, herhangi haklı bir sebep göstermeksizin reddetmesi gerekir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Akkurt, **Sivil**, s. 208. TTK m. 907 hükmü gereğince, yolcu, ölüm, hastalık veya buna benzer diğer bir mücbir sebepten dolayı belirlenen noktada bulunamaması halinde sözleşme, herhangi bir tazminat yükümlülüğü olmaksızın kendiliğinden son bulur. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Canbolat, **a.g.e.,** s. 38; Akkurt, **Sivil**, s. 209. Aynı madde hükmüne göre, bu durumda hava taşıyıcısı, yolcudan almış olduğu hava taşıma ücretini geri ödemekle yükümlüdür. Yolcunun bu borcu, her ne kadar TTK hükümlerinde açıkça düzenlenmiş olsa da, aşağıda detaylı bir şekilde inceleneceği üzere, AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında yolcu haklarının kazanılması noktasında temel şart olarak kabul edilmektedir ve farklı hukuki sonuçlara sebep olmaktadır.

Yolcunun diğer bir borcu ise, TSHK m. 101/1 hükmünde sorumlu olan pilotun yetkileri gereğince ve TTK m. 906/1 hükümlerinde düzenlenmiş olup, hava taşıyıcısının iç hizmetleri ifa edebilmesi için konmuş olan usul ve talimatları ihlal etmemektir. Bu anlamda yolcunun uyması gereken usul ve talimatlar, hava taşıyıcısının sadece iç hizmetlerin ifa edilmesi noktasında değil, kimi zaman bunların yanında bazı kanun ve özel örf ve adet hükümlerinde düzenlenen hükümlerdeki usul ve talimatlara da uyulması gerektiği kabul edilmektedir[286].

3.2.2.4.2. Hava Taşıyıcısının Hakları ve Borçları

Sözleşme taraflarının hakları ve borçları açıklanmadan önce yapılan açıklamalar dikkate alındığında, bir önceki bölümde açıklanan yolcunun haklarının, hava taşıyıcısının borçlarını; yolcunun borçlarının ise hava taşıyıcısının haklarını oluşturduğunu kabul etmek gerekir. Bu sebeple bu başlık altında bir önceki başlıktaki açıklamaların dikkate alınması gerekir. Detaya girmeden hava taşıyıcısının haklarının, ücret isteme hakkı, ücretin ödenmediği veya kurallar çerçevesinde ek haklara sahip olunduğu durumlarda yolcunun eşyaları üzerindeki hapis hakkı[287] ve kuralları belirleme ve talimat verme hakkından; borçlarının ise, yolcu bileti ve bagaj kuponu düzenleme borcu, aşağıda[288] detaylı bir şekilde açıklanacak olan hava taşıma faaliyetini zamanında ve gerektiği gibi gerçekleştirme borcu, yolcuyu varma noktasına sağ salim ulaştırma borcu, bagaj ve kişisel eşyayı özenle taşıma borcu ve en önemlisi de yine aşağıda[289] detaylı bir şekilde açıklanacak olan yolcunun kalkış ve varma noktasında yaşayacağı gecikmeler kapsamında haklarını tesis etme borcundan oluştuğunu söylemek gerekir.

3.3. Sözleşme Kapsamında Bir Havayolu Taşıma Taahhüdünün Bulunması

VK, MK ve TSHK'nın uygulanma şartlarından ve havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin unsurlarından bir tanesi de hava taşıyıcısının sözleşme kapsamında yolcuya karşı havayoluyla taşıma taahhüdünde bulunmuş olmasıdır[290]. Bir taşıma

---

[286] Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 282; Ülgen, **Sözleşme**, s. 94; Canbolat, **a.g.e.,** s. 38; Akkurt, **Sivil**, s. 209-210.
[287] Bkz. TTK m. 913. Ayrıca bkz. Arkan, **Ücret**, s. 349-352; Canbolat, **a.g.e.,** s. 39; Çelik, **a.g.e.,** s.73.
[288] Bkz. II. Bölüm, 2. Başlık vd.
[289] Bkz. II. Bölüm, 3. Başlık.
[290] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 5; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 40; Canbolat, **a.g.e.,** s. 4; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 12; Kaner, **Hava**, s. 48; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 92-94; Gölcüklü, **Montreal**, s. 13; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 37; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 32-33.

sözleşmesinin havayolu yolcu taşıma sözleşmesi olarak nitelendirilebilmesi için, sözleşmede hava taşıyıcısının yolcuya karşı kendisini bir yerden başka bir yere havayoluyla taşıma taahhüdünde bulunması gerekir[291]. Bu sebeple havayoluyla taşıma taahhüdü içermeyen sözleşmeler bakımından VK, MK ve TSHK uygulama alanı bulmaz[292].

Çarter sözleşmeleri bakımından hava aracı tahsisine ek olarak havayolu taşıma taahhüdünün bulunup bulunmamasına göre bir ayrım yapılmalı ve hava aracı tahsisine ek olarak havayoluyla taşıma taahhüdünün bulunduğu durumlarda VK, MK ve TSHK hükümlerinin uygulama alanı bulabileceği, hava aracı tahsisine ek olarak havayoluyla taşıma taahhüdünün bulunmadığı durumlarda ise VK, MK ve TSHK hükümlerinin uygulama alanı bulamayacağı kabul edilmelidir[293]. Bu sebeple her somut olayın özellikleri dikkate alınarak sonuca ulaşılması gerekir.

Bu açıklamalardan sonra havayolu taşıma taahhüdünün tanımının ve kapsamının belirlenmesi gerekmektedir. Taşıma taahhüdü, taşıyıcının yolcuya karşı taşıma edimini üstlenmesidir[294]. Dolayısıyla, havayolu yolcu taşıma sözleşmelerindeki havayolu taşıma taahhüdünün konusunu, taraflar arasında belirlenmiş olan kalkış noktasından varma noktasına götürülmesi/ulaştırılması içermektedir[295]. Hava taşıma belgelerinde varma noktasının tam olarak belli olması veya daha sonradan tayin edilmek üzere boş bırakılması, havayolu taşıma taahhüdünün varlığını etkilememektedir[296]. Ayrıca bu belgelerde, kalkış ve varma

---

[291] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 40; Canbolat, **a.g.e.,** s. 4.

[292] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 5; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 40; Canbolat, **a.g.e.,** s. 4; Sözer, **Meseleler**, s. 149, dn. 42.

[293] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 40, dn. 105, 54-55; Ülgen, **Hükümler**, s. 627; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 17; Grönfors, **a.g.e.,** s. 26 vd.; Sözer, **Kurallar ve Uygulanma Şartları**, s. 391-392; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 63, dn. 89; Özdemir, **Bagaj**, s. 41 vd.; Sözer, **Meseleler**, s. 149, dn. 42; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 12; Güleç Uçakhan, **a.g.e.,** s. 90; Canbolat, **a.g.e.,** s. 4, dn. 4, 22; Grönfors, **a.g.e.,** s. 34; Ülgen, **Hükümler**, s. 11; Hüseyin Ülgen, "Türk Sivil Havacılık Kanununun Havayolu İle Taşımalar Bakımından Öngördüğü Yeni Düzenleme", **İstanbul Barosu Dergisi**, C: 59, S: 1-2-3, 1985, s. 25; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 40. Çartererin hava taşıyıcısı sıfatına sahip olup olamayacağı ve bu durumda VK hükümlerinin uygulama alanı bulup bulamayacağı ile ilgili doktrindeki tartışmalar için ayrıca bkz. **A.g.e.,** s. 34-58; Mankiewicz, **Judicial**, s. 740. Doktrinde, çarter sözleşmelerini tamamen TSHK uygulamasının dışında tutan bir görüş için bkz. Kaner, **Hava**, s. 56-57.

[294] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 5; Akkurt, **Sivil**, s. 166; Canbolat, **a.g.e.,** s. 6.

[295] Akkurt, **Sivil**, s. 166; Canbolat, **a.g.e.,** s. 6; Kaner, **Hava**, s. 48; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 37.

[296] Ülgen, **Sözleşme**, s. 41; Canbolat, **a.g.e.,** s. 4; Akkurt, **Sivil**, s. 166.

noktalarının aynı yer olması da havayolu taşıma taahhüdünün geçerliliğine herhangi bir etkide bulunmamaktadır[297].

Taşıma taahhüdü bu tip taşıma sözleşmelerini, başta araç kirası ve çarter sözleşmelerinden ayıran bir unsur olduğu için taşıma taahhüdünün ayırıcı unsur/asli edim olarak belirlenmediği sözleşmelerde artık herhangi bir taşıma sözleşmesinden bahsedilemeyecektir[298]. Özellikle hava taşımasında kullanılmak üzere uçuş personeli almadan ya da uçuş personeli dâhil veya dâhil olmayacak şekilde uçağın tamamının ya da belli bir bölümünün kiralanması durumunda hava taşıma sözleşmesi söz konusu olmaz[299]. Bu gibi durumlarda hava araçlarının kiralanması ya da çarter sözleşmeleri söz konusu olur ve bunlar hakkında mevzuatta ayrıca düzenlemeler bulunmaktadır[300]. Doktrinde, bu gibi hallerde taşıma sözleşmesinin yok hükmünde olduğunu kabul eden görüşler olmakla birlikte[301], somut olay şartlarında tarafların iradelerinin değerlendirilmesi suretiyle kendine özgü veya tipik başkaca bir sözleşme niteliğinin oluşturulabileceğine ilişkin bir görüş de bulunmaktadır[302].

Kanaatimizce de ikinci görüşün kabul edilmesi gerekir. Zira böyle bir durumda ilgili sözleşmenin somut olayın şartları dâhilinde kendine özgü ya da başka bir tipik sözleşme niteliğinde olması mümkün olabilir ve bu sebeple ilgili sözleşmenin yok hükmünde kabul edilmesinden ziyade sözleşme taraflarının iradelerinin dikkate alınması daha doğru bir çözüm olur. Havayolu taşıma taahhüdünde taşımanın, yalnızca havayolu ile gerçekleştirileceğinin taahhüt edilmesi gerekmekte olup, karada, denizde veya iç sularda yapılacak olan taşıma taahhütleri bu anlamda havayolu ile yolcu taşıma sözleşmesinin içeriğini oluşturamazlar[303]. Bunun yanında hava taşıyıcısının havayolu taşıma işini asli edim olarak taahhüt etmesine ek olarak

---

[297] Akkurt, **Sivil**, s. 166; Canbolat, **a.g.e.,** s. 4; Kaner, **Hava**, s. 48.

[298] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 5; Akkurt, **Sivil**, s. 167; Birinci Uzun, **a.g.e,** s. 40; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 4; Canbolat, **a.g.e.,** s. 4, 7.

[299] Ülgen, **Sözleşme**, s. 43; Sözer, **Görüşler ve Değerlendirmeler**, s. 91-92; Canbolat, **a.g.e.,** s. 4; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 40, dn. 105; Kurt Grönfors, **Air Charter and the Warsaw Convention-A Study in International Air Law**, Swedish Social Science and Legal Research Council, Uppsala, 1956, s. 17-19.

[300] Bkz. TSHK m. 118/1; Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği m. 37. Ayrıca bkz. Sözer, **Görüşler ve Değerlendirmeler**, s. 91-92; Canbolat, **a.g.e.,** s. 4, dn. 4; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 21. Hava çarter sözleşmeleri bakımından sözleşme taraflarının ortak iradeleri ile uluslararası konvansiyon hükümlerinin bu sözleşmelere uygulanabilir kılınabileceği ile ilgili görüşler ve tespitler için ayrıca bkz. Grönfors, **a.g.e.,** s. 111-117.

[301] Ülgen, **Sözleşme**, s. 43; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 5-6; Canbolat, **a.g.e**, s. 4; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 37.

[302] Akkurt, **Sivil**, s. 167, dn. 41.

[303] Kaner, **Hava**, s. 48; Akkurt, **Sivil**, s. 167.

örneğin, yolculara yemek, kahve ikramı gibi yan edimleri de taahhüt etmiş olması, bu sözleşmenin havayolu yolcu taşıma sözleşmesi niteliğini etkilemez[304].

[304] Akkurt, **Sivil**, s. 167; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 13-14; Arkan, **Karada Eşya Taşıma**, s. 14. Havayoluyla yolcu taşıma sözleşmelerindeki havayolu taşıma taahhüdünün kapsamına bagaj taşımalarının dâhil olup olmadığı diğer bir değişle, bagaj taşıma taahhüdünün havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin konusunu mu yoksa bu sözleşmeden bağımsız nitelikte bir eşya taşıma sözleşmesini mi oluşturduğu hususu ise doktrinde tartışmalıdır. Bu konuda VK, MK ve TSHK'da herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bu duruma ilişkin doktrindeki bir görüş, TSHK m. 121'deki "bagaj veya yükün uğradığı zarar" şeklindeki başlığı temel alarak bagaj taşıma taahhüdünün yük taşıma sözleşmesinin kapsamında olduğunu ileri sürmektedir. Bkz. Kaner, **Hava**, s. 52. Diğer bir görüş, yolcunun yanında bulundurduğu, doğrudan fiili egemenliği altında olduğu el bagajları bakımından yolcu taşıma sözleşmesinin kapsamının; bagajın yolcudan ayrı olarak taşıyıcının dolaysız zilyetliğinde taşındığı tescil edilmiş bagajlar bakımından ise yük taşıma sözleşmesinin kapsamının geçerli olacağını savunmaktadır. Bkz. Sözer, **Yük Taşıma**, s. 3. *Sözer*, daha eski tarihli bir çalışmasında doktrindeki, bagajların niteliğine bakılmaksızın bagaj taşımalarının yolcu taşımasına dâhil olması gerektiğine ilişkin son görüşü kabul etmiştir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Sözer, **Meseleler**, s. 107, dn. 53. Son görüş ise, yolcunun olmadığı hallerde artık herhangi bir bagajdan da söz edilemeyeceğini esas alarak yolcu taşıma taahhüdünün bagaj taşıma taahhüdünü de kapsadığını, dolayısıyla bagaj taşımalarının havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin kapsamında yer alarak bu sözleşmenin bir fer'i/yan edimini oluşturduğunu kabul etmektedir. Bkz. Göknil, **a.g.e.,** s. 88; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 228. Yolcunun yanında bulundurduğu, kendi egemenliği altındaki el bagajlarına ilişkin taşıma taahhüdünün yolcu taşıma taahhüdü kapsamında yer aldığına ilişkin farklı gerekçeler sunulmuş olsa da doktrinde görüş birliği vardır. Bkz. Ülgen, **Sözleşme**, s. 51; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 31. Yolcunun yanında bulundurduğu, kendi egemenliği altındaki el bagajlarına ilişkin taşıma taahhüdünün yolcu taşıma taahhüdü kapsamında yer aldığına ilişkin farklı gerekçeler sunulmuş olsa da doktrinde görüş birliği vardır. Doktrindeki asıl tartışma yaratan nokta ise, yolcunun hava taşıyıcısına teslim ettiği ve tescil ettirmiş olduğu bagajların taşıma taahhüdünün niteliği noktasında oluşmaktadır. Bkz. Akkurt, **Sivil**, s. 168. Bu konuda, açıklanmaya çalışılan tüm bu görüşler içerisinden kanaatimizce son görüşe yakın olacak şekilde, bagajlara ilişkin taşıma taahhüdünün yolcu taşıma taahhüdü kapsamında değerlendirilmesi gerektiği kabul edilmelidir. Zira bagajın yük taşıma taahhüdüne dâhil eden görüşlerin uygulamada karşılığının bulunmadığı, yeteri kadar hukuki dayanağa sahip olmadığı ve yolcunun olmaması durumunda bagajdan da söz edilemeyeceği gerçeği göz ardı edildiği için, bagaj taşıma taahhüdünün havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin bir fer'i edim yükümlülüğü olduğunu kabul eden görüşün ise, bagaj taşıma taahhüdünden kaynaklanan hakların ve borçların yolcu taşıma sözleşmesinden ayrı olarak devrinin mümkün olup olmadığı gibi sorunların ortaya çıkacağı için bu görüşlerin kabul edilmesi mümkün gözükmemektedir. Kanaatimizce kabul edilmesi gereken görüş bakımından denilebilir ki, her ne kadar uygulamada havayolu işletmeleri tarafından, yolcuyu kabul etseler dahi özel sözleşme şartlarına ve mevzuatın emredici düzenlemelerine aykırı olan bagajı hava aracına kabul etmemeleri sebebiyle yolcu taşıma taahhüdüyle bagaj taşıma taahhüdünün ayrı şartlara tabi olduğu ve bagajın ağırlığına göre farklı ücret tarifelerinin uygulandığı görülse de hem yolcu süjesinin olmadığı durumlarda havayolu yolcu taşıma sözleşmesinden ve bunun sonucunda da bir bagaj taşıma taahhüdünden söz edilemeyeceği hem de havayolu yolcu taşımalarına uygulanacak olan mevzuatlarda bulunan bazı hükümlerden de bagaj taşıma taahhüdünün yolcu taşıma taahhüdünün kapsamında yer aldığı sonucunun çıkması sebebiyle hem el bagajlarına hem de tescil edilmiş bagajlara ilişkin taşıma taahhütleri, havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin kapsamına girmelidir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Akkurt, **Sivil**, s. 168; Ülgen, **Sözleşme**, s. 51; Göknil, **a.g.e.,** s. 88; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 228. Ayrıca TSHK tasarısına ilişkin TBMM'de yapılan görüşmelerde, kanunu hazırlayan ilgili komisyon tarafından da bu görüş açık bir şekilde kabul ediliştir. Bkz. https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/DM__/d02/c021/dm__02021155.pdf, (E.T.: 20.05.2018). Bu görüşü destekleyen mevzuat hükümlerinin de dikkate alınması gerekir. MK m. 4 başlığı "Kargo", m. 3 başlığı ise "Yolcular ve Bagaj" şeklinde düzenlenmiştir. Bu noktada uluslararası alandaki güncel havacılık kurallarındaki eğilimin, havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin bagaj taşıma taahhüdünü de kapsayacak şekilde oluştuğu sonucuna varılabilir. Ayrıca TSHK m. 108'de hava taşıyıcısının, yolcunun bagajlarını ve beraberindeki kişisel eşyalarını, hava taşıma sözleşmesinde belirlenen şartlar çerçevesinde ücretsiz olarak taşımaya mecbur olduğu belirtilmiştir. Bu madde hükmü, bagaj taşıma taahhütlerinin havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin kapsamında yer aldığını ve bu sözleşmenin doğrudan bir fer'i/yan edim yükümlülüğünden ziyade yolcunun talebi ile doğan, şarta bağlı bir fer'i/yan edim yükümlülüğünü oluşturduğunu desteklemektedir. Bkz. Akkurt, **Sivil,** s. 168. Tüm bu açıklananların sonucunda, kanaatimizce kabul edilmesi gereken görüş çerçevesinde bu

3.4. Havayolu Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Uluslararası Bir Nitelikte Olması

Havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin uluslararası nitelikte olması şartı, sadece VK ve MK hükümlerinin uygulanması bakımından aranmaktadır[305]. Bu sebeple bu başlık altında sadece VK ve MK hükümleri çerçevesinde değerlendirmeler yapılacaktır.

Taraflar arasındaki havayolu yolcu taşıma sözleşmesine VK ve MK hükümlerinin uygulanabilmesi için bu sözleşmenin uluslararası nitelikte olması zorunludur[306]. Bu şart, VK m. 1/2 ve MK m. 1/2 hükümlerinde[307] açıkça ifade edilmiştir. MK metnindeki madde hükmü, VK metnindeki madde hükmünden sadece tanımda yer alan ifadeler noktasında ayrılması dışında uluslararası taşıma tanımını muhafaza etmiştir. İki konvansiyonun da kabul etmiş olduğu uluslararası taşıma iki farklı şekilde ortaya çıkabilir. Birinci durumda kalkış noktası ve varma noktası bu konvansiyonlardan birine veya ikisine taraf olan iki farklı devletin ülke sınırları içerisinde gerçekleşen bir hava taşıması söz konusudur.

İkinci durumda ise, kalkış noktası ve varma noktası bu konvansiyonlardan birine veya ikisine taraf olan tek bir devletin ülke sınırları içerisindedir ve fakat bu konvansiyonlardan birine veya ikisine taraf olan ya da iki konvansiyondan hiçbirisine taraf olmayan bir devletin ülke sınırları içerisinde kararlaştırılmış bir

---

çalışmada, havayolu yolcu taşımasına ilişkin yapılmış olan tüm değerlendirmeler bagaj taşımaları için de aynen geçerli olacaktır.

[305] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 32; Gölcüklü, **Montreal**, s. 18; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 86-87.

[306] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 42; Çağa, **Sınırlı**, s. 187; Gölcüklü, **Montreal**, s. 18; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 86-87; Özdemir, **Eşya**, s. 42.

[307] VK m. 1/2 hükmü şu şekildedir: *"Bu Sözleşmenin amacı bakımından, Uluslararası taşıma, terimi, taşımada bir kesilme veya aktarma olsun veya olmasın, taraflar arasındaki anlaşmaya göre hareket yeri ve varış yeri, iki Yüksek Sözleşen Taraf ülkesinde veya Yüksek Sözleşen Taraflardan biri olmasa bile bir başka Devletin ülkesinde kararlaştırılmış bir duraklama yeri varsa bir tek Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesi içinde bulunan, herhangi bir taşıma anlamına gelir. Böyle bir kararlaştırılan duraklama yeri bulunmaksızın bir tek Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesi içindeki iki nokta arasında yapılan taşıma, bu Sözleşmenin amacı bakımından uluslararası taşıma sayılmayacaktır."* MK m. 1/2 hükmü ise şu şekildedir: *"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 dâhilinde ya da Taraf devlet olmasa dahi, şayet başka bir devletin sınırları dâhilinde durulacak anlaşmalı bir yer varsa anılan yerlerin tek bir Taraf Devletin sınırları dâhilinde bulunduğu herhangi bir taşımacılık faaliyeti anlamına gelmektedir. Başka bir devlette durulacak anlaşmalı bir yerin olmadığı tek bir Taraf Devletin sınırları dâhilindeki iki nokta arasında yapılan taşıma bu sözleşmenin amacına yönelik olarak uluslararası taşımacılık değildir."*

duraklama yeri söz konusudur[308]. İkinci durumla ilgili olarak belirtilmesi gereken önemli nokta, kararlaştırılmış olan ilgili duraklama yerinin bulunduğu devlet mutlaka bu konvansiyonlardan birine taraf olması gerekmemekte ve bu şekilde taraf olmayan bir devletin ülke sınırlarında bir duraklama yeri kararlaştırılmış olsa dahi hava taşımasının uluslararası niteliği devam eder[309].

Yukarıda belirtilen tanımlar ve açıklananlar dikkate alındığında, bir hava taşımasının uluslararası nitelikte olup olmadığının belirlenebilmesi için öncelikle kalkış ve varma noktalarının tespit edilmesi gerekir. Kalkış noktası, hava taşıyıcısının hava taşıma sözleşmesi ile üstlendiği edimleri yerine getirebilmek amacıyla ifa fiillerine başladığı yerdir[310]. Varma noktası ise, hava taşıyıcısının bu edimlerin ifasını tamamladığı yerdir[311]. Uluslararası hava taşımalarının uygulamada, yoğunluktan veya başka sebeplerden dolayı kesintiye veya aktarmalara uğradığı yadsınamaz bir gerçek olduğu için hava taşıyıcısının havayoluyla taşıma taahhüdü ve hava taşımasının tamamı bir bütün olarak ele alınmalı[312] ve bu çerçevede hava taşımalarının uluslararası nitelikte olup olmadığının belirlenmesi noktasında fiilen takip edilen yolun değil, taraflar arasında kurulan sözleşme hükümlerinin dikkate alınması gerekir[313].

---

[308] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 32; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 43; Sözer, **Kurallar ve Uygulanma Şartları**, s. 398; Şanlı, **a.g.e.,** s. 14-15; Kaner, **Hava**, s. 53; Çağa, **Sınırlı**, s. 187; Güner-Özbek, **Revizyon,** s. 343-344; Ülgen, **Hükümler**, s. 13; Coşkun, **a.g.e.,** s. 99; Özdemir, **Eşya**, s. 43.

[309] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 44; Sözer, **Kurallar ve Uygulanma Şartları**, s. 400-401; Dempsey/Milde, **a.g.e.,** s. 69; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 65; Şanlı, **a.g.e.,** s. 14-15; Çağa, **Sınırlı**, s. 187; Güner-Özbek, **Revizyon,** s. 344; Gölcüklü, **Montreal**, s. 18; Ülgen, **Hükümler**, s. 13; Coşkun, **a.g.e.,** s. 99; Özdemir, **Eşya**, s. 43.

[310] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 44; Tarman, **a.g.e.**, s. 101; Gölcüklü, **Montreal**, s. 25.

[311] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 44; Sözer, **Kurallar ve Uygulanma Şartları**, s. 398; Kırman, **a.g.e.,** s 44; Tarman, **a.g.e.**, s. 101-102; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 90; Gölcüklü, **Montreal**, s. 25.

[312] Sözer, **Kurallar ve Uygulanma Şartları**, s. 398; Kırman, **a.g.e.,** s. 45, dn. 167, 168; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 65; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 44; Çağa, **Sınırlı**, s. 18; Gölcüklü, **Montreal**, s. 25; Coşkun, **a.g.e.,** s. 99; Özdemir, **Eşya**, s. 43.

[313] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 32; Gölcüklü, **Montreal**, s. 25; Birinci Uzun, **a.g.e.**, s. 44; Çağa, **Sınırlı**, s. 187; Coşkun, **a.g.e.,** s. 99-100; Özdemir, **Eşya**, s. 43; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 91; Tarman, **a.g.e.**, s. 102. Yazar bu noktada, taraflar arasında kurulan sözleşmede açık veya zımni olarak belirlenen duraklama yerlerinin, sözleşmenin kurulmasından sonra, hava taşımasının gerçekleştirilmesi esnasında değiştirilmesinin veya bu duraklama yerlerine hiç uğranılmamasının sözleşmenin uluslararası niteliğini değiştirmeyeceğini kabul etmektedir. Kanaatimizce de bu sonucun kabul edilmesi gerekir. Zira hava taşımasının uluslararası nitelikte olup olmadığı, taraflar arasındaki sözleşme dikkate alınmak suretiyle tespit edilir. Bu sebeple yazar haklı olarak aynı yerde, uluslararası niteliğe haiz bir hava taşımasında herhangi bir sebepten dolayı hareket noktasına geri dönülmesinin de taşımanın uluslararası niteliğini etkilemeyeceğini belirtmiştir. Bkz. **A.g.e.** Aşağıda gecikmeye ilişkin bölümlerde incelenecek olsa da belirtmek gerekir ki, aynı hava aracında örneğin, uçakta seyahat eden yolcuların bir kısmıyla yapılan hava taşıma sözleşmeleri uluslararası nitelikte olurken, diğer yolcularla yapılan hava taşıma sözleşmeleri uluslararası nitelikte olmayabilir. Bkz. Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 32; Gölcüklü, **Montreal**, s. 25. Örneğin, Ankara'dan Berlin'e giden İstanbul aktarmalı bir uçakta, varma noktası Berlin olarak kararlaştırılan yolcular, uluslararası bir hava taşımasının

Yine yukarıda belirtilen tanımlar ve açıklananlar dikkate alındığında, bir hava taşımasının uluslararası nitelikte olup olmadığının belirlenebilmesi için önemli olan bir diğer husus ise, kararlaştırılmış duraklama yeri kavramıdır. Bu noktada göz önünde bulundurulması gereken en önemli husus, taraflar arasındaki hava taşıma sözleşmesinde duraklama yerinin kararlaştırılmış olması gerektiğidir[314]. Tarafların açık bir irade beyanında bulunmasına gerek olmayıp, zımnen de duraklama yeri kararlaştırılabilir[315]. Özellikle yolcunun, hava taşımasının hangi güzergâhta gerçekleştirileceği hakkında biletinde yer alan bilgilere itiraz etmemesi, hava taşıyıcısı tarafından ilan edilen ve duraklama yerlerini de içeren tarifelere göre hava taşıma sözleşmesine taraf olması hallerinde yolcunun, bu yerlerin duraklama yeri olarak kararlaştırıldığını kabul ettiği anlamına gelir[316]. Öte yandan taraflar arasında kurulan hava taşıma sözleşmesi kapsamında herhangi bir duraklama yeri kararlaştırılmamış olmasına rağmen, hava taşıyıcısının herhangi bir sebepten dolayı yapmış olduğu duraklamalar, bu hava taşımasına uluslararası bir taşıma niteliği kazandırmaz[317].

---

muhatabı iken, varma noktası İstanbul olarak kararlaştırılan yolcular ise bir iç hat taşımasının muhatabı olurlar. Böyle bir durumda bu hava taşımasına ilişkin olarak herhangi bir uyuşmazlık meydana geldiğinde, her bir yolcu bakımından hava taşımasının uluslararası nitelikte olup olmadığının ayrı ayrı tespit edilmesi gerekir. Bkz. Sözer, **Kurallar ve Uygulanma Şartları**, s. 398; Kırman, **a.g.e.,** s. 40-41; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu,** s. 103; Ülgen, **Sözleşme**, s. 18-19; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 44. ; Gölcüklü, **Montreal**, s. 25-26.

[314] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 32; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 45; Gölcüklü, **Montreal**, s. 23.

[315] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 45; Gölcüklü, **Montreal**, s. 23.

[316] Sözer, **Kurallar ve Uygulanma Şartları**, s. 399; Kırman, **a.g.e.,** s. 48; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 45; Gölcüklü, **Montreal**, s. 23.

[317] Sözer, **Kurallar ve Uygulanma Şartları**, s. 399; Kırman, **a.g.e.,** s. 48; Ülgen, **Sözleşme**, s. 20; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 45; Gölcüklü, **Montreal**, s. 24. Gidiş ve dönüş şeklinde alınan biletlere göre yapılan hava taşımalarında hareket noktası, doğal olarak aynı zamanda varma noktasıdır. Doktrinde gidiş varma noktasının konvansiyonlardan herhangi birisine taraf olmayan bir devletin ülke sınırları içerisinde bulunması halinde, hava taşıma sözleşmesinin uluslararası bir hava taşıma niteliğinde olup olmadığının tespiti tartışmalıdır. Bkz. Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 45; Gölcüklü, **Montreal**, s. 22. Doktrindeki hâkim görüşe göre, gidiş ve dönüş şeklinde alınan biletlere göre yapılan hava taşımaları tek bir sefer ve gidiş varma noktası da duraklama yeri olarak kabul edilmeli ve bu tarz hava taşımaları uluslararası niteliğe haiz olmalıdır. Bkz. Kırman, **a.g.e.,** s. 46; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 66; Ülgen, **Sözleşme**, s. 20. Aksi görüş için bkz. Gölcüklü, **Montreal**, s. 22. Açıklığa kavuşturulması gereken bir diğer mesele ise, birden fazla hava taşıyıcısı tarafından, birbirini takip edecek şekilde gerçekleştirilen hava taşımalarının uluslararası nitelikte olup olmadığıdır. Bkz. Kaner, **Zincirleme Taşıma**, s. 3. Yine daha önce açıklandığı üzere, müteakip taşımaların en önemli özelliği ise, taraflar arasında kurulan hava taşıma sözleşmesinde farklı hava taşıyıcıları tarafından, birbirini takip edecek şekilde gerçekleştirilen hava taşıma bölümleri, bütün bir şekilde tek bir taşıma işi olarak kararlaştırılır. Bkz. Yargıtay 11. HD. E: 1999/5531, K: 1999/7886, T: 15.10.1999, (www.kazancı.com); Kaner, **Zincirleme Taşıma**, s. 7-12. Müteakip taşımada tek bir hava taşıması söz konusu olacağı için bu tarz taşımalar bakımından taşıma işinin bütününe bakılarak hareket ve varma noktaları tespit edilmelidir. Bu sebeple hareket ve varma noktalarının ilgili konvansiyonlardan herhangi birine taraf olan devletlerin ülke sınırları içerisinde olması veya güzergâhında duraklama yeri bulunan, hareket ve varma noktalarının ilgili konvansiyonlardan herhangi birine taraf olan tek bir devletin ülke sınırları içerisinde olmasına rağmen kararlaştırılmış olan duraklama yeri, bu konvansiyonlardan hiçbirisine taraf olmayan başka bir devletin ülke sınırları içerisinde olması halinde, bu hava taşımasının

3.5. Hava Taşıma Faaliyetinin Bir Ücret Karşılığında Yapılması

VK, MK ve TSHK'nın uygulanma şartlarından ve havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin unsurlarından diğer bir tanesi de hava taşıma ücretidir[318]. Havayolu yolcu taşımacılığı ücret karşılığında yapılmalıdır[319]. Bu ücret, hava taşıma faaliyeti karşılığında yolcu ya da üçüncü kişi tarafından ödenir[320]. Bu noktada ücretin kapsamının geniş tutulması gerekir[321]. Kanaatimizce, malvarlığı bakımından hava taşıyıcısı için değer ifade eden her türlü edim ücret olarak kabul edilmelidir[322] ve bu sebeple ücretin bir miktar parası zorunlu değildir[323]. Ücret, taraflarca tayin

---

uluslararası niteliğe haiz olduğu ve ilgili konvansiyon hükümlerinin uygulama alanı bulacağı kabul edilmelidir. Bkz. Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 32; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 46. Müteakip hava taşımalarında hava taşıma bölümlerinden birinin veya birkaçının tek bir devletin ülke sınırları içerisinde gerçekleştirilmesi, VK m. 1/3 ve MK m. 1/3 hükümlerine göre, bu hava taşımalarının uluslararası niteliğini ortadan kaldırmamaktadır. Başka bir ifadeyle, müteakip hava taşımasını oluşturan her bir hava taşıma bölümü açısından, ilgili konvansiyonların hükümleri uygulama alanı bulur. Bkz. Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 32; Kaner, **Zincirleme Taşıma**, s. 3; Kırman, **a.g.e.,** s. 46; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 66; Ülgen, **Sözleşme**, s. 21; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 92; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 46. VK m. 31/1 ve MK m. 38/1 hükümlerine göre, bir kısmı havayolu, diğer bir kısmı ise başka türlü taşıma şekilleriyle gerçekleştirilen taşımalarda, VK ve MK hükümlerinin bu taşımalara uygulanabilmesi için taşımanın havayoluyla gerçekleştirilen kısmının tek başına uluslararası hava taşıması niteliğine haiz olması gerektiği kabul edildiği için taşımanın sadece havada gerçekleştirilen bölümü bakımından VK ve MK hükümlerinin uygulanması daha makul gözükmektedir. Bkz. Kırman, **a.g.e.,** s. 49; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 67; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 47; Sabih Arkan, "Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar", **Prof. Dr. Jale Akipek'e Armağan**, Konya, 1991, s. 344-345; Ece, **a.g.e.,** s. 272-273; Dempsey/Milde, **a.g.e.,** s. 230; Kaner, **Hava**, s. 54-55; Coşkun, **a.g.e.,** s. 101; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 32. Yazar burada, karma taşımanın tamamına değil, sadece taşımanın havada gerçekleştirilen bölümü bakımından uluslararası konvansiyonların uygulanması gerektiğini belirtmektedir. Ayrıca yazara göre, uluslararası konvansiyonların sözleşmenin tamamına uygulanabilmesi için hava taşıyıcısının bu durumu kabul etmesi gerekmektedir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. **A.g.e.,**; Ülgen, **Sözleşme**, s. 21. Aynı yönde bkz. Uysal, **a.g.e.,** s. 105; Coşkun, **a.g.e.,** s. 101; Arkan, **Karma Taşıma**, s. 344-345.

[318] Canbolat, **a.g.e.,** s. 7; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 48; Gölcüklü, **Montreal**, s. 25; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 81; Özdemir, **Eşya**, s. 38.

[319] Ülgen, **Sözleşme**, s. 17, 43; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 9; Ülgen, **Hükümler**, s. 10; Canbolat, **a.g.e.,** s. 7; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 48, 51; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 24; Sözer, **Meseleler**, s. 145, dn. 26; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 78; Arkan, **Ücret**, s. 339; Gölcüklü, **Montreal**, s. 25; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 35, 82; Özdemir, **Eşya**, s. 38.

[320] Akkurt, **Sivil**, s. 170; Ülgen, **Sözleşme**, 18; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 49; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 78; Gölcüklü, **Montreal**, s. 30-31; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 39; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 35.

[321] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 9; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 48; Canbolat, **a.g.e.,** s. 7; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 25; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 78; Arkan, **Ücret**, s. 339; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 35, 82; Özdemir, **Eşya**, s. 38.

[322] Ülgen, **Sözleşme**; s. 17; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 9; Akkurt, **Sivil**, s. 172; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 48; Canbolat, **a.g.e.,** s. 7; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 25; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 78; Arkan, **Ücret**, s. 339; Gölcüklü, **Montreal**, s. 26; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 35, 89; Özdemir, **Eşya**, s. 38.

[323] Ülgen, **Sözleşme**, s. 44; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 9; Akkurt, **Sivil**, s. 172; Canbolat, **a.g.e.,** s. 8; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 49; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 25; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 78; Arkan, **Ücret**, s. 339; Gölcüklü, **Montreal**, s. 26; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 35, 83; Özdemir, **Eşya**, s. 38.

edilebileceği gibi[324], havayolu şirketlerinin tarifelerinde veya sözleşmelerinde bulunan genel işlem şartlarında da belirlenebilir[325].

Tarafların ücretin ödeneceğine dair açık ya da örtülü olarak anlaşmış olmaları gerekir[326]. Ancak ücretin başlangıçta kesin olarak belirlenmiş olmasına da gerek yoktur[327]. Kanaatimizce, ücretin tür ve kapsamı bakımından belirlenebilir olması yeterli kabul edilmelidir[328]. Ücretin kararlaştırılmadığı ya da belli olmadığı hallerde, yolcu taşımaları bakımından taşıma mesafesi ve taşıma şekline göre taşımanın ifa edileceği yeri ve ifa edilme zamanı için kabul edilebilecek mutad ücret esas alınmalıdır[329]. Mutad ücretin de belirlenemediği hallerde ücret, hakkaniyete göre, çoğu zaman da havayolu şirketleri tarifelerinin dikkate alınarak belirlenmesi gerekir[330]. Ayrıca TTK anlamında hava taşıyıcısı sıfatına haiz kişiler tacir olarak sayılacağından dolayı[331] sözleşmede ücret ödeneceğinin öngörülmemiş olması bu sözleşmenin hava taşıma sözleşmesi biçiminde nitelendirilmesini engellemez[332]. Zira TTK m. 20 hükmü gereğince tacir, ticari işletmesiyle ilgili olarak görmüş olduğu bir iş veya hizmet karşılığında ücret isteme hakkı bulunduğu için kural olarak tacir olan hava taşıyıcısının taşıma işini ücret karşılığında yaptığı kabul edilir[333].

TSHK'da ücret unsuruna yer veren açık bir hüküm bulunmamaktadır. Ancak TSHK'nın "*Ücretsiz Taşımalar*" başlıklı m. 117 hükmünde[334], kanunun ilgili hükümlerinin öncelikli olarak ücretli yolcu ve yük taşımalarına uygulanacağı, ücretsiz yolcu ve yük taşımalarının ise, şartları dâhilinde hava taşıyıcısının kendi yetkili organlarınca yapılacak düzenlemeler çerçevesinde gerçekleştirileceği

---

[324] Ülgen, **Sözleşme**, s. 44; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 9; Canbolat, **a.g.e.,** s. 8; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 49; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 79; Arkan, **Ücret**, s. 340; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 40.
[325] Ülgen, **Sözleşme**, s. 44; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 9; Akkurt, **Sivil**, s. 173; Canbolat, **a.g.e.,** s. 8; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 49; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 25; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 40.
[326] Ülgen, **Sözleşme**; s. 17, 44; Akkurt, **Sivil**, s. 172; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 49; Canbolat, **a.g.e.,** s. 8; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 281.
[327] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 9; Canbolat, s. 8; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 79.
[328] Ülgen, **Sözleşme**; 18; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 9; Akkurt, **Sivil**, s. 172.
[329] Ülgen, **Sözleşme**, s. 44; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 9; Canbolat, **a.g.e.,** s. 8; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 79; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 40.
[330] Ülgen, **Sözleşme**, s. 44; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 9; Canbolat, **a.g.e.,** s. 8.
[331] Ülgen, **Sözleşme**, s. 43; Canbolat, **a.g.e,** s. 8; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 281; Çelik, **a.g.e.,** s. 10.
[332] Ülgen, **Sözleşme**, s. 44; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 281; Arkan, **Ücret**, s. 340.
[333] Ülgen, **Sözleşme**, s. 44; Canbolat, **a.g.e.,** s. 8; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 281; Arkan, **Ücret**, s. 340. Aksi görüş için bkz. Kaner, **Hava**, s. 47, dn. 3; Çelik, **a.g.e.,** s. 10.
[334] Madde hükmü şu şekildedir: *"Taşıyıcının kendi yetkili organınca saptanan kurallarına göre ücretsiz olarak yapacağı yolcu ve yük taşımaları dışında; görev maksadıyla veya özel nedenlerle Türk tescilli hava araçları ile ücretsiz yapılacak yolcu ve yük taşımalarına ilişkin kurallar, Ulaştırma Bakanlığınca yönetmelikle düzenlenir."*

açıklanmıştır. Bu madde hükmüyle birlikte TTK m. 850/2 hükmünde de ücretin, taşıma işleri bakımından zorunlu bir unsur olduğu belirtilmiştir. Bu iki madde hükmü birlikte düşünüldüğünde, iç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından ücretin zorunlu bir unsur olduğu ve TSHK'nın uygulanma şartlarından birisi olduğu ortaya çıkmaktadır[335].

Aynı şekilde, uluslararası alanda gerçekleştirilen havayolu yolcu taşıma sözleşmelerine uygulanacak olan VK ve MK'da da kural olarak ücret, havayolu yolcu taşıması sözleşmesinin unsurları arasında kabul edilmektedir. VK m. 1/1 ve MK m. 1/1 hükümlerinde ücretin zorunlu bir unsur olduğu kabul edilmiştir[336]. Dolayısıyla, uluslararası alanda gerçekleştirilen havayolu yolcu taşıma sözleşmelerine VK ve MK hükümlerinin uygulanabilmesi için kural olarak, hava taşıma faaliyetinin ücret karşılığında yapılmış olması gerekir[337].

Bu kurala ek olarak her iki uluslararası konvansiyonda da aynı şekilde getirilmiş bir istisna bulunmaktadır. VK m. 1/1 ve MK m. 1/1 hükümlerinde açıklandığı üzere, ücretsiz olarak yapılan bir uluslararası taşıma şayet ticari bir havayolu işletmesi tarafından gerçekleştiriliyorsa, bu gibi hallere de bu iki konvansiyon uygulanabilecektir. Burada dikkat edilmesi gereken nokta şudur ki, ticari işletme niteliği olmayan bir havayolu şirketinden söz edilemeyeceği için bu hükümler, aslında işletme konusu havacılık olmayan ancak ticari faaliyetinin bir gereği olarak havayoluyla taşıma yapan ticari işletmeler bakımından uygulama alanı bulacaktır[338]. Örnek olarak, işletme konusu ilaçlama, reklamcılık, film prodüksiyonu vb. olan ticari işletmelerin faaliyetleri kapsamında havayolu ile taşıma yapmaları söz

---

[335] Akkurt, **Sivil**, s. 171; Canbolat, **a.g.e.,** s. 8. Aksi görüş için bkz. Ramazan Durgut, "Havayolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarının Türk Hukukunda Düzenlenişi", **Ankara Barosu Dergisi**, S: 1, 2018, s. 198, dn. 12; Ülgen, **Hükümler**, s. 10; Ülgen, **Yeni**, s. 23.

[336] Canbolat, **a.g.e.,** s. 7; Gölcüklü, **Montreal**, s. 27; Özdemir, **Eşya**, s. 38. VK m. 1/1 hükmünde geçen ifade şu şekildedir: *"Bu sözleşme uçak ile ücret karşılığında yapılan bütün uluslararası insan, bagaj veya eşya taşımalarına uygulanacaktır."* MK m. 1/1 hükmünde geçen ifade ise şu şekildedir: *"Bu sözleşme ücret karşılığında hava aracı ile yapılan bütün uluslararası yolcu, bagaj ya da kargo taşımacılığı için geçerlidir."*

[337] Akkurt, **Sivil**, s. 171; Canbolat, **a.g.e.,** s. 7; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 48; Gölcüklü, **Montreal**, s. 27. VK açısından ayrıca bkz. Ülgen, **Sözleşme**, s. 17; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 26. Aksi görüş için bkz. Durgut, **a.g.e.,** s. 198, dn. 12; Özdemir, **Eşya**, s. 38.

[338] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 49; Tarman, **a.g.e.**, s. 101; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 84; Kaner, **Hava**, s. 47; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 86; Özdemir, **Eşya**, s. 39.

konusu olduğunda, bu gibi geçici veya tesadüfî olarak yapılan ücretsiz taşımalara da VK ve MK hükümleri uygulanacaktır[339].

Ayrıca havayolu şirketleri tarafından çalışanlarına verilmiş olan ücretsiz biletler ile yapılan taşımalarda meydana gelecek zararlar bakımından da bu konvansiyon hükümlerinin uygulama alanı bulacağı kabul edilmektedir[340]. Bu açıdan ticari bir havayolu işletmesi tarafından gerçekleştirilen uluslararası yolcu taşıma faaliyetine, bu faaliyetin karşılığında ücret ödenmemiş olsa bile diğer uygulanma şartlarının oluşması halinde VK ve MK hükümleri uygulanabilecektir[341].

3.6. Hava Taşıma Faaliyetinin Hava Aracı İle Yapılması

VK, MK ve TSHK'nın uygulanma şartlarından ve havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin unsurlarından diğer bir tanesi ise, yolcu taşımasının bir hava aracı ile yapılmasıdır[342]. Bu noktada sözleşmeye, ilgili mevzuat hükümlerinin uygulanması bakımından hava aracının tanımlanması ve kapsamının belirlenmesi büyük önem taşımaktadır. Hava aracının tanımının ve kapsamının belirlenmesi için sözleşmeye uygulanacak olan mevzuat çerçevesinde, ülkelerin hava aracını tanımlamaları ve kapsamını belirlemeleri bakımından tercih etmiş oldukları sistemler etrafında değerlendirmelerin yapılması gerekir.

Hava aracının tanımına, uluslararası alanda uygulanacak olan VK ve MK'da yer verilmemiştir[343]. VK'nın resmi Türkçe çevirisinde, orijinal dili Fransızca olan sözleşme metninde yer alan ve Türkçe karşılığı hava aracı olan *"aeronef[344]"* kavramı yerine *"uçak"* ifadesi kullanılmıştır[345]. Bu nedenle hava taşımasının uçakla

---

[339] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 49; Sözer, **Kurallar ve Uygulanma Şartları**, s. 395; Kırman, **a.g.e.,** s. 53; Gölcüklü, **Montreal**, s. 29; Ülgen, **Hükümler**, s. 14-15; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 83; Özdemir, **Eşya**, s. 39.

[340] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 49; Sözer, **Kurallar ve Uygulanma Şartları**, s. 395; Kırman, **a.g.e.,** s. 53; Ülgen, **Sözleşme**, s. 18; Gölcüklü, **Montreal**, s. 30.

[341] Akkurt, **Sivil**, s. 171; Ülgen, **Sözleşme**, s. 18; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 49; Gölcüklü, **Montreal**, s. 30.

[342] Akkurt, **Sivil**, s. 169; Canbolat, **a.g.e.,** s. 9; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 47; Kaner, **Hava**, s. 48; Gölcüklü, **Montreal**, s. 31; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 38.

[343] Canbolat, **a.g.e.,** s. 9; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 47; Akkurt, **Sivil**, s. 169.

[344] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 47, dn. 136; Canbolat, **a.g.e.,** s. 10; Akkurt, **Sivil**, s. 169, dn. 53.

[345] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 47; Canbolat, **a.g.e.,** s. 10; Ülgen, **Sözleşme**, s. 16; Akkurt, **Sivil**, s. 169, dn. 53.

yapılması gerektiğine ilişkin görüşler ortaya çıkmıştır[346]. Ancak burada VK'nın orijinal metnine de uygun olacak şekilde, hava aracı ifadesi kabul edilip[347], bu kapsamda teknolojinin gelişmesi sebebiyle hava aracı kavramının geniş yorumlanması gerekmektedir[348]. MK'nın resmi Türkçe çevirisinde ise orijinal İngilizce metninde yer alan ve Türkçe' de yine hava aracı anlamına gelen *"aircraft"* kavramının anlamı ve hava aracı ifadesi korunmuştur. Doktrinde[349] ise hava aracı, havada durabilen araç şeklinde tanımlanmıştır.

Ancak ulusal hukuk alanında, TSHK'da hava aracına ilişkin bir tanım bulunmaktadır. TSHK m. 3/1, bent b hükmünde hava aracı, *"havalanabilen ve havada seyredebilme kabiliyetine sahip her türlü araç"* şeklinde tanımlanmıştır. TSHK m. 3 hükmünde bulunan bu tanıma göre, bir aracın hava aracı sayılabilmesi için hem havalanabilme hem de havada hareket edebilme özelliğine sahip olması gerekir[350]. Bu nedenle asansörler ve teleferikler gibi araçlar hava aracı olarak kabul edilemez[351]. Ancak uzaktan kumanda ile kontrol edilebilen uçaklar ve özellikle hava sahasında ve atmosfer içerisinde bulunduğu süre boyunca uzay araçları, havalanabilme ve havada bağımsız bir şekilde hareket edebilme özelliklerine sahip oldukları için TSHK kapsamında hava aracı olarak kabul edilebilir[352].

Hava aracının tanımlanması ve kapsamının belirlenmesi bakımından ise iki farklı yöntem benimsenmiştir[353]. İlk yöntem olan objektif yöntemde, hava aracının tanımının yapılması suretiyle bu tanıma uygun düşen araçların belirlenir[354]. Sübjektif yöntemde ise, hangi araçların hava aracı olarak kabul edileceği teker teker sayılarak belirlenir[355]. Bu yöntemde yorum yolu kapalıdır ve sadece sayılan araçlar hava aracı

---

[346] Sözer, **Kurallar ve Uygulanma Şartları**, s. 393; Ülgen, **Sözleşme**, s. 16; Canbolat, **a.g.e.,** s. 10; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 47; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 36; Akkurt, **Sivil**, s. 169, dn. 53.
[347] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 47; Canbolat, **a.g.e.,** s. 10; Ülgen, **Sözleşme**, s. 16; Akkurt, **Sivil**, s. 169, dn. 53.
[348] Canbolat, **a.g.e.,** s. 10; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 48; Akkurt, **Sivil**, s. 170. Uçak kelimesinin kullanmasının sistematik olarak daha doğru olduğunu savunan bir görüş için bkz. Sözer, **Görüş**, s. 72.
[349] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 48; Ülgen, **Sözleşme**, s. 16; Akkurt, **Sivil**, s. 169.
[350] Canbolat, **a.g.e.,** s. 10; Akkurt, **Sivil**, s. 170; Kaner, **Hava**, s. 14; Gölcüklü, **Montreal**, s. 32; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 28.
[351] Canbolat, **a.g.e.,** s. 10; Akkurt, **Sivil**, s. 170; Gölcüklü, **Montreal**, s. 32.
[352] Canbolat, **a.g.e.,** s. 10; Akkurt, **Sivil**, s. 170; Gölcüklü, **Montreal**, s. 32.
[353] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 47; Canbolat, **a.g.e.,** s. 9; Kırman, **a.g.e.,** s. 55; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 36; Kaner, **Hava**, s. 14; Gölcüklü, **Montreal**, s. 31; Sözer, **Görüş**, s. 70.
[354] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 47; Canbolat, **a.g.e.,** s. 9; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 36; Kaner, **Hava**, s. 14, dn. 4; Gölcüklü, **Montreal**, s. 31; Sözer, **Görüş**, s. 70-71.
[355] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 47; Canbolat, **a.g.e.,** s. 9; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 36; Kaner, **Hava**, s. 14, dn. 4; Gölcüklü, **Montreal**, s. 31; Sözer, **Görüş**, s. 71.

olarak kabul edilir[356]. Hava aracının kapsamı belirlenirken, hava aracının büyüklüğü, hızı veya cinsi gibi unsurlar önem taşımamaktadır[357]. Ayrıca hava aracının hava taşıyıcısına ait olması ya da hava taşıyıcısı tarafından işletilmesi de şart olmadığı gibi, hava taşıyıcısı üçüncü bir kişiyle sözleşme yaparak yolcuyu ona da taşıtabilir[358].

Değinilmesi gereken önemli noktalardan biri de şudur ki, belirtilen hava aracının sivil hava aracı olması şart olup, devlet hava araçları ile gerçekleştirilen yolcu taşımalarında havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin varlığından söz edilemez[359]. Devlet hava araçları ile gerçekleştirilen yolcu taşımaları, VK, MK ve TSHK'nın kapsamına dâhil değildir. Aynı şekilde, kara veya deniz araçlarıyla icra edilen yolcu taşımaları bakımından da bu bahsedilmiş olan mevzuat hükümleri uygulanmayacaktır[360].

3.7. Havayolu Yolcu Taşıma Sözleşmesinin Konusunun Canlı İnsan Olması

VK, MK ve TSHK hükümlerinin uygulama alanı bulabilmesi için son şart ise, havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin konusunu canlı insan oluşturmasıdır[361]. Yukarıda da açıklandığı üzere[362] yolcu, hava taşıyıcısı ile yapmış olduğu hava taşıma sözleşmesi kapsamında hava aracında bulunan ve hava aracı mürettebatının dışında kalan kişi olarak tanımlanmaktadır. Yine yukarıda açıklandığı üzere[363], yolcu sıfatının kazanılması, havayolu yolcu taşıma sözleşmesine bağlıdır. Bu sebeple hava taşıyıcısının bilgisi olmadan hava aracına binen kişiler yolcu olarak kabul edilmez.

---

[356] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 47; Canbolat, **a.g.e.,** s. 9.
[357] Akkurt, **Sivil**, s. 170; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 48.
[358] Akkurt, **Sivil**, s. 170; Kaner, **Hava**, s. 48; Ülgen, **Sözleşme**, s. 43.
[359] Akkurt, **Sivil**, s. 169; Kaner, **Hava**, s. 15; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 28-30. Devlet hava araçları ve sivil hava araçlarına ilişkin tarihsel sürece, bu konuları ele alan 1919 Tarihli Paris Konvansiyonu ve 1944 Tarihli Chicago Konvansiyonu'na ilişkin ve bu konudaki doktrindeki diğer değerlendirmelerle yargı kararları için ayrıca bkz. R. Y. Jennings, "International Civil Aviation and the Law", **British Year Book of International Law**, S: 22, 1945, s. 191-209; Honig, **a.g.e.,** s. 36-51, 99-136, 179-185; Cristian Dobre/Simion-Adrian Purza, "The Strategic Importance of the Current and Future EU Legal Framework on Aviation and the Harmonisation of the Rules Applicable to State Aviation Operators", **National Strategies Observer**, C: 1, S: 1, 2015, s. 129-140; Harry A. Bowen, "Chicago International Aviation Conferance", **The George Washington Law Review**, S: 13, 1945, s. 308-327; Kazım Sedat Sirmen, **Hava Araçlarının Tabiiyeti**, Ankara, 2005, s. 48-67, 100-110; Berat Lale Akkutay, "Uluslar arası Hukukta Sivil ve Devlet Hava Aracı Ayrımı", **Türkiye Adalet Akademisi Dergisi**, S: 31, 2017, s. 315-348. Ayrıca bkz. Kaner, **Hava**, s. 15-16.
[360] Akkurt, **Sivil**, s. 169; Kaner, **Hava**, s. 16; Sirmen, **Tabiiyet**, s. 100.
[361] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 7; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 50; Canbolat, **a.g.e.,** s. 5; Ülgen, **Sözleşme**, s. 48; Akkurt, **Sivil**, s. 37, 167; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 90; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 37; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 85.
[362] Bkz. I. Bölüm, 3.2.2.3.1. Başlık.
[363] Tüm bu açıklamalar için bkz. I. Bölüm, 3.2.2.3.1. Başlık.

Bu şekilde uçağa binen kişiler ise kaçak yolcu statüsündedir. Kaçak yolculara ilişkin olarak da VK ve MK hükümleri uygulama alanı bulmaz. Ayrıca hava aracı mürettebatı ve diğer personeller de hava taşıyıcısıyla aralarında bulunan hizmet sözleşmesi kapsamında hava aracında bulundukları için yolcu kavramına dâhil değildir. Ancak belirtmek gerekir ki, hava aracı mürettebatının ve diğer hava aracı personellerinin hizmet sözleşmesi kapsamı dışında taşınmaları halinde VK ve MK hükümlerinin uygulama alanı bulur.

II. BÖLÜM

HAVAYOLU YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ KAPSAMINDA HAVA TAŞIYICISININ HAVAYOLU YOLCU TAŞIMASINDAKİ GECİKMEDEN DOĞAN ZARARLARA İLİŞKİN SORUMLULUĞU VE HUKUKİ NİTELİĞİ

1. Genel Olarak

Bu bölümde, hava taşıyıcısının havayolu yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında yolcu gecikmesindeki hukuki sorumluluğu tespit edilmeye çalışılacaktır. Bu hukuki sorumluluğun tespit edilebilmesi için ilk olarak havayoluyla gerçekleştirilen yolcu taşımaları bakımından gecikmenin tanımının ve kapsamının belirlenmesi gerekmekte olup, bu hususlara ilişkin açıklamalarda bulunulacaktır. İkinci aşamada hava taşıyıcısının hangi şartlar altında gecikmeden sorumlu olacağı, üçüncü aşamada ise hava taşıyıcısının gecikmeden doğan sorumluluğunun hukuki niteliği tespit edilmeye çalışılacaktır.

İkinci ve üçüncü aşamalarda tespit edilmesi gereken hususlar, hava taşıyıcısının diğer sorumlu olduğu durumların açıklanması ve bu durumlarla kıyasen yapılacak değerlendirmelerle açıklanmaya çalışılacaktır. Bu sebeple ikinci ve üçüncü aşamalarda yapılacak olan değerlendirmelerde, konudan sapmamak amacıyla sadece değinilmesi gereken diğer ilgili sorumluluklar dikkate alınacaktır. Son aşamada ise hava taşıyıcısının gecikmeden doğan hukuki sorumluluğundan hangi unsurları ispat etmek kaydıyla kurtulabileceği ve mevzuat hükümlerinde tanınan sınırlı sorumluluktan yararlanamayacağı haller üzerine değerlendirmelerde bulunulacaktır.

Bir önceki bölümlerde açıklanmış olan, havayolu yolcu taşıma sözleşmesine uygulanması gereken uluslararası düzenlemeler dikkate alındığında gecikmenin herhangi bir tanımının bulunmadığı gibi gecikmenin ölçütünün ve kapsamının da belirlenmediği ortaya çıkmaktadır. Bunun yanında AB Tüzüğü'nde ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde de gecikmenin tanımının yapılmadığı görülmektedir. AB Tüzüğü'nde ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde gecikmedeki sorumluluğun ölçütü ise varma noktasına geç ulaşma değil, kalkış noktasında uçağın, taraflar arasında belirlenen veya makul zamanda kalkmasının gecikmesi olarak belirlenmiştir[364].

[364] Bkz. II. Bölüm, 2. Başlık vd.

Bu ölçüte ek olarak, her ne kadar AB Tüzüğü'nde ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde düzenlenmemiş olsa dahi, varma noktasına geç ulaşma hallerinde de özellikle Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın 2009 yılında vermiş olduğu bir kararla birlikte uygulamada hava taşıyıcısının tazminat sorumluluğuna hükmedilmektedir[365]. Ulusal hukukumuzda da Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın bu kararına istinaden varma noktasına geç ulaşma hallerinde, Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında hava taşıyıcısının yolcuya tazminat ödemekle yükümlü olduğunu kabul etmek gerekir.

Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin uygulama alanı bulduğu iç hat/yurt içi havayolu yolcu taşımaları kapsamında kalkış noktasındaki gecikmeye TSHK m. 106 hükmü gereğince TTK'da düzenlenen ve genel hüküm niteliğine sahip olan kara taşımalarında başta seferin gecikmesi durumunu ele alan m. 908 vd. hükümlerinin uygulanması gerektiği savunulabilir. Ancak daha önce açıklandığı üzere[366], TTK m. 852 hükmünde havayolu taşımasına ilişkin özel hükümlerin TTK hükümlerine gidilmeden, öncelikli olarak uygulanacağı belirtilmiştir. Aşağıda detaylı bir şekilde açıklanacağı üzere[367], her ne kadar TSHK m. 106 hükmüdeki atfın uygulamasını ortadan kaldırıyor ve normlar hiyerarşisi bakımından da birtakım problemler yaratıyor olsa da Yolcu Hakları Yönetmeliği başta olmak üzere SHGM'nin havayolu yolcu taşımasına ilişkin çıkarmış olduğu düzenlemeler TTK m. 852 kapsamında özel hüküm olarak kabul edilmeli ve TTK hükümlerinden önce somut olaya uygulanmalıdır. Bu sebeple başta seferin gecikmesi sebebiyle yolcunun hak kazanacağı tazminat miktarını düzenleyen TTK m. 908 hükmü başta olmak üzere, bu kapsamdaki diğer hükümler havayolu yolcu taşıması kapsamında kalkış noktasındaki gecikme bakımından uygulama alanı bulamaz.

İlgili uluslararası mevzuat hükümlerinde gecikmenin söz konusu olabilmesi için gerçekleştirilen uçuşun, taraflar arasında belirlenen veya makul süreyi aşacak şekilde varma noktasına geç ulaşması gerekir[368]. Bu tespit, uluslararası mevzuatın düzenlenme amaçlarından ve içeriklerinden yola çıkılarak yapılmaktadır. Ancak bu tespitin yapılabiliyor olması, hava taşıyıcısının gecikmeden doğan hukuki sorumluluğunun kapsamının ve niteliğinin belirlenmesi noktasında yeterli

[365] Bkz. II. Bölüm, 3.3.2.4. Başlık.
[366] Bkz. I. Bölüm, 2.1.3. Başlık.
[367] Bkz. II. Bölüm, 2.3.2. Başlık.
[368] Bkz. II. Bölüm, 2.3.1.2. Başlık.

olmamaktadır. AB Tüzüğü'nün yürürlüğe girmesiyle birlikte tüzükte belirlenen yolcu haklarının kullanılabilmesi için yolcunun uçağa kabul edilmemesi, uçuşun iptali ya da uçuşun gecikmesi gerekir[369].

Bu hallerin tamamı Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde de aynı şekilde kabul edilmiştir. Bu üç halin birbirlerinden ayrı şekilde belirlenmiş olması, uçağa kabul edilmeme ve uçuşun iptalinin gecikme olarak kabul edilip edilemeyeceği tartışmasını ortaya çıkarmış ve bu sorun AB üyesi birçok ülkenin mahkemelerinde dava konusu olmuş, Avrupa Birliği Adalet Divanı'na da taşınmıştır. Bu tartışmalara ek olarak AB Tüzüğü'nde uçağa kabul edilmeme ve uçuşun iptalinde yolculara tazminat hakkı tanınırken, gecikme durumlarında ise yolculara açıkça bir tazminat hakkı tanınmamıştır[370]. Bu husus da uygulamada tartışmalara yol açmış ve yargı mercilerinde dava konusu edilmiştir. Hal böyle iken, uluslararası mevzuat olan VK'da ve MK'da gecikmenin herhangi bir tanımının yapılmamış olması, varma noktasına ne kadar geç ulaşılması halinde gecikmenin gerçekleşeceği, gecikmenin kapsamının belirlenmemiş olması uygulamada büyük problemlere yol açmaktadır.

Yukarıda açıklananlar eşliğinde, hem VK, MK ve TSHK hükümlerindeki gecikmeye hem de AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamındaki gecikmeye ilişkin yapılması gereken tüm tespitlerin, doktrin ve yargı kararları eşliğinde değerlendirilmesi ve uygulamadaki problemlere ilişkin çözüm önerilerinin geliştirilmesi gerekmektedir.

2. Gecikmeden Doğan Zararlara İlişkin Sorumluluk ve Hukuki Niteliği

2.1. Genel Olarak

Gecikmeden doğan sorumluluğun ve bu sorumluluğun hukuki niteliğinin tespit edilebilmesi için öncelikle gecikme kavramı açıklanacaktır. Gecikme, kalkış ve varma noktalarında, birbirinden bağımsız bir şekilde gerçekleştiği ve bu iki duruma özel olarak farklı mevzuat hükümleri uygulama alanı bulduğu için kalkış ve varma noktalarındaki gecikmeler, birbirinden ayrı bir şekilde değerlendirilecek ve ele alınacaktır. Son olarak, somut olayın şartlarına göre uygulanması gereken mevzuat

[369] Bkz. II. Bölüm, 2.3.2. Başlık.
[370] Tüm bu değerlendirmeler için bkz. II. Bölüm, 2.3.2. Başlık.

hükümleri farklılık göstereceği için kalkış ve varma noktalarına uygulanması gereken mevzuat hükümlerinin uygulanma ve sorumluluk şartları tespit edilmek suretiyle hukuki sorumluluğun kapsamı belirlenecek ve bu sorumluluğun hukuki niteliği açıklanacaktır.

2.2. Gecikme Kavramı

Havayolu yolcu taşımasındaki gecikmeyi, kalkış noktasındaki ve varma noktasındaki gecikme şeklinde ikiye ayırmak gerekir. Zira VK, MK ve TSHK hükümlerinde yalnızca varma noktasındaki gecikme düzenlenirken[371], AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde ise yalnızca kalkış noktasındaki gecikme ele alınmıştır[372]. Kalkış noktasındaki gecikme bakımından bu iki mevzuatın uygulanabilir olmasının en belirgin sebebi, her iki mevzuatta da özellikli olarak kalkış noktasındaki gecikmeden ve bu gecikmenin, varma noktasındaki gibi bir gecikmeden ziyade uçuşun ertelenmesi yani tehir olarak ortaya çıkmasından bahsedilmiş ve bu duruma özel olarak sonuçların bağlanmış olmasıdır[373]. Uçuşun ertelenmesi yani rötar/tehir olarak ifade edilen durum aslında AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında kalkış noktasındaki gecikme anlamına gelmektedir[374]. Bu sebeple çalışmada, başta gecikmenin tanımı olmak üzere, bu ayrımın yapılması gereken her durumda bu şekilde hareket edilecektir.

Havayolu yolcu taşımalarına uygulanması gereken mevzuat hükümlerinde gecikme kavramı açıklanmamıştır. Bu noktada gecikmenin tanımının yapılması gerekir. Havayolu yolcu taşıma faaliyetleri özelinde gecikme, hava taşıyıcısının taşıma borcunun ifasına kararlaştırılmış olan zamanda başlamaması ya da sözleşmeden doğan taşıma taahhüdünü ifa etmesi gereken zaman diliminden daha ileri bir zaman dilimi içerisinde ifa etmesi, yani varma noktasına taahhüt ettiği

---

[371] Bkz. II. Bölüm, 2.3.1.1. Başlık.

[372] Durgut, **a.g.e.,** s. 207-208; Nazlı Can, "Havayolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik", **Prof. Dr. İsmet Sungurbey'e Armağan: Borçlar Hukuku Genel Hükümler Konferansı III**, İstanbul, İstanbul Barosu Yayınları, 2014, s. 113; Serdar, **a.g.e.,** s. 2391; Meltem Deniz Güner-Özbek, "Avrupa Birliği'nde ve Amerika Birleşik Devletleri'nde Havayoluyla Seyahat Eden Yolcuların Haklarına İlişkin Düzenlemeler", **Legal Hukuk Dergisi, Rona Aybay'a Armağan**, C: 1, Özel Sayı, 2014, s. 1213; Gölcüklü, **Hava Hukuku**, s. 273.

[373] Serdar, **a.g.e.,** s. 2392; Durgut, **a.g.e.,** s. 207-208.

[374] Serdar, **a.g.e.,** s. 2392; Durgut, **a.g.e.,** s. 207.

zamanda ulaşamaması olarak tanımlanabilir[375]. Gecikme iki şekilde ortaya çıkar. İlk olarak hava taşıyıcısının taraflarca belirlenmiş ya da makul olan zamanda hava taşımasına başlamaması, yani kalkış noktasındaki uçuşun gecikmesi nedeniyle varma noktasına da geç ulaşılmasıdır. İkinci olarak ise gecikme, uçuşun başlamasından sonra, sefer esnasında da ortaya çıkabilir. Uçuş, kalkış noktasından zamanında gerçekleşmekle birlikte hava aracının havada seyir halinde olduğu bir esnasında oluşabilecek bazı olaylar sebebiyle varma yerine belirlenen ya da makul olan zamanda ulaşılamaz ve gecikme söz konusu olur[376].

Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, varma noktasındaki gecikme, hava taşıyıcısının hava taşıma edimini zamanında ve gerektiği gibi ifa etmesi borcuna aykırı hareket etmesidir. Varma noktasındaki gecikme bakımından borcun ifası gerçekleşir ve fakat bu borç gereği gibi ifa edilmez. Başka bir değişle, burada sadece borcun gereği gibi ifa edilmemesi yani kötü ifa söz konusudur[377].

Taraflar aralarındaki sözleşme gereği varma noktasına ne zaman ulaşılacağına ilişkin, düzenlenecek olan bilete bir kayıt koyabilirler[378]. Ancak bu kayıt konmamış olsa dahi, eğer taraflar arasında varma noktasına ne zaman ulaşılacağına dair bir anlaşma yapılmışsa ve bu sürede yolcu varma noktasına ulaştırılmadıysa, bu durumda gecikmenin gerçekleştiği kabul edilir[379].

---

[375] Gölcüklü, **Montreal**, s. 247; Sözer, **Meseleler**, s. 109; Avcı, **a.g.e.,** s. 479-480; Durgut, **a.g.e.,** s. 207; Kırman, **a.g.e.,** s. 96-97; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 103; Ülgen, **Sözleşme**, s. 182; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 67; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 33-34; İnci Deniz Kaner, "Türk Sivil Havacılık Kanunundaki Hükümlerin Ortaya Çıkardığı Bazı Meseleler", **BATİDER**, C: 8, S: 3-4, 1986, s. 240; Ülgen, **Sorumluluk**, s. 306; Canbolat, **a.g.e,** s. 71; Kaner, **Hava**, s. 71; Kaner, **Gecikme Zararları**, s. 130; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 46; Serdar, **a.g.e.,** s. 2390-2391.

[376] Serdar, **a.g.e.,** s. 2391-2392; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 35; Kaner, **Hava**, s. 72; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 46.

[377] Bu açıklamalar ışığında, varma noktasındaki gecikmenin sonuçları bakımından dikkate alınması gereken ölçüt TBK m. 112 hükmüdür. TBK m. 112 hükmü ise şu şekildedir: "*Borç hiç veya gereği gibi ifa edilmezse borçlu, kendisine hiçbir kusurun yüklenemeyeceğini ispat etmedikçe, alacaklının bundan doğan zararını gidermekle yükümlüdür.*" Aynı yönde bkz. Gölcüklü, **Hava Hukuku**, s. 269.

[378] Canbolat, **a.g.e.,** s. 71; Ülgen, **Sözleşme**, s. 85; Kırman, **a.g.e.,** s. 96; Kaner, **Hava**, s. 72; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 103; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 46.

[379] Gölcüklü, **Montreal**, s. 247; Canbolat, **a.g.e,** s. 72; Ülgen, **Sözleşme**, s. 182; Kırman, **a.g.e.,** s. 97; Avcı, **a.g.e.,** s. 480; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 35; Kaner, **Hava**, s. 72; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 104; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 46.

2.3. Gecikmeden Doğan Zararlara İlişkin Sorumluluk Şartları

2.3.1. VK, MK ve TSHK Bakımından Sorumluluk Şartları

2.3.1.1. Genel Olarak

Hava taşıyıcısının VK, MK ve TSHK kapsamında, gecikmeden doğan zararlardan sorumlu olabilmesi için öncelikle gecikmenin varma noktasında gerçekleşmesi, bu gecikmenin sonucunda gecikmeye maruz kalan yolcunun zarara uğraması[380] ve oluşan bu zararla gecikme arasında da uygun illiyet bağının bulunması gerekir. VK, MK ve TSHK hükümleri varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin hukuki sorumluluğu düzenlendiği için bu kapsamda ele alınması gereken gecikme, varma noktasında gerçekleşmelidir[381]. Varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlar ise maddi zararlar şeklinde ortaya çıkacağı gibi, manevi zararlar şeklinde de ortaya çıkabilir. Ayrıca sorumluluk hukuku çerçevesinde doktrindeki sınıflandırma gereği yoksun kalınan karlar ile normatif zararların da tazmin edilip edilemeyeceği tartışılabilir[382].

Gecikmenin varma noktasında gerçekleşmesi şartına ilişkin doktrinde, gecikmenin kapsamının belirlenmesi dışında herhangi bir tartışma bulunmamaktadır. Doktrinde, ortaya çıkan zararlarla gecikme arasındaki uygun illiyet bağıyla ilgili olarak da herhangi bir tartışma bulunmamaktadır. Ancak ortaya çıkan zararlardan hukuki niteliklerine göre hangilerinin tazmin edilebilir olup olmadığı konusu yoğun bir şekilde tartışılmaktadır[383]. Bu bölümde tartışma noktaları kapsamlı bir şekilde ele alınacak olup, ayrıca zarar başlıklarının altında da yolcunun ne gibi zararlara uğrayabileceği ve bu zararlardan hangilerinin tazmin edilebilir olup olmadığı tespit edilmeye çalışılacaktır.

---

[380] Marc McDonald, "European Court of Justice Denies IATA's Case, **International Travel Law Journal**, S: 24, 2006, s. 25.

[381] Serdar, **a.g.e.,** 2391; Kırman, **a.g.e.,** s. 96 – 97; Ülgen, **Sözleşme**, s. 182; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 67; Durgut, **a.g.e.,** s. 207; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 103; Güner-Özbek, **Yolcu Hakları**, s. 1213-1214; Gölcüklü, **Hava Hukuku**, s. 279. Bu mevzuat hükümlerinin sadece varma değil, kalkış noktasındaki gecikmeyi de kapsadığına ilişkin doktrindeki bir görüş için bkz. Gölcüklü, **Montreal**, s. 253; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 212.

[382] Bkz. II. Bölüm, 2.3.1.3. Başlık.

[383] Bkz. II. Bölüm, 2.3.1.3. Başlık.

2.3.1.2. Varma Noktasında Bir Gecikmenin Meydana Gelmesi

Öncelikle belirtmek gerekir ki, varma noktasında bir gecikmenin meydana gelmesi şartının somut olayda gerçekleştiğinin kabul edilebilmesi için hava taşıyıcısının havayolu yolcu taşıma sözleşmesinden doğan borcuna aykırı hareket etmesi şarttır[384]. VK, MK ve TSHK hükümlerinde hangi süre içerisinde gerçekleşen gecikmeden sorumlu olunacağına ilişkin herhangi bir düzenleme yer almadığı için ilgili yolcunun bu gecikme sebebiyle bir zarara uğraması ve bu zararla hem gecikme hem de borca aykırılık arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekir[385]. Zira bu ölçütlerin dikkate alınmaması halinde, varma noktasına, taraflarca belirlenen ya da makul kabul edilecek süreden bir dakika dahi geç ulaşılması ve fakat ilgili yolcunun herhangi bir zarara uğramaması ya da borca aykırılığın gerçekleşmemesi sebebiyle uygun illiyet bağının bulunmadığı hallerde hava taşıyıcısının sorumluluğuna gidilip gidilemeyeceği hususu gereksiz yere tartışmaya açılacaktır. Bu sebeple varma noktasında bir gecikmenin gerçekleşmesi şartının ancak ve ancak borcun gereği gibi ifa edilmemesi, bunun sonucunda ilgili yolcunun tazmin edebileceği bir zarara uğraması ve bu zararla gecikme arasında uygun illiyet bağının bulunması şartlarının oluşmasıyla mümkün olabileceğini kabul etmek gerekir.

Bu tespitin yapılmasından sonra hava taşıyıcısının hangi süre içerisinde gerçekleşen gecikmeden sorumlu olacağının belirlenmesi gerekir. VK m. 19 ve MK m. 19 hükümleri[386] yolcu gecikmesine ilişkin aynı içeriğe sahiptir. Bu madde hükümlerine göre, hava taşıyıcısı yolcu gecikmesinden doğan zararlardan sorumludur. Aynı düzenleme TSHK m. 122 hükmünde[387] yer almaktadır. Varma noktasına ulaşma zamanı genellikle, hava taşıyıcısının tek taraflı olarak hazırladığı uçuş tarifelerine göre tespit edilmektedir. Türkiye'de uçuş tarifelerinin hazırlanmasının hukuki dayanağını oluşturacak herhangi bir yasal düzenleme bulunmamaktadır. Aynı şekilde uluslararası sivil havacılık uygulamasında da uçuş

---

[384] Kaner, **Gecikme Zararları**, s. 131.

[385] Ercin/Erkut/Necmioğlu, **a.g.e.,** s. 272; Kaner, **Gecikme Zararları**, s. 134; Owain Jones, "When Is a Late Flight Not a Delayed Flight – The Warsaw Rules Relating Delay", **Travel Law Journal**, S: 4, 1996, s. 134; McDonald, **a.g.e.,** s. 25; Bu yönde verilen bir karar için bkz. Jones, **a.g.e.,** s. 134.

[386] VK m. 19 hükmü şu şekildedir: *"Taşıyıcı, hava taşımasındaki yolcu, bagaj veya eşyanın gecikmesinden doğan zarardan, sorumlu olacaktır."* MK m. 19 hükmü ise şu şekildedir: *"Taşıyıcı; yolcuların, bagaj ve kargonun hava yoluyla taşınmasındaki gecikmelerde meydana gelen hasardan sorumludur."*

[387] TSHK m. 122 hükmü şu şekildedir: *"Taşıyıcı, havayolu ile yolcu, bagaj veya yükün taşınmasındaki gecikmeden doğan zarardan sorumludur."*

tarifleri, havayolu şirketleri tarafından tek taraflı olarak düzenlenmektedir[388]. Havayolu şirketleri tarafından düzenlenen bu uçuş tarifeleri, hava taşıma sözleşmesi bakımından sözleşmenin kurulmasına ilişkin öneri olarak değerlendirilmekte ve fakat yolcu ile hava taşıma sözleşmesinin yapılmasının ardından bu sözleşmenin kurucu unsurlarından birisi haline dönüşerek, hava taşıyıcısının taahhütleri arasına girmektedir. Bu uçuş tarifesinin, hava taşıma sözleşmesinin kurucu unsurlarından birisi olması, hava taşıyıcısı bakımından sözleşmenin ifa edilmesi noktasında bağlayıcı bir nitelik kazanmaktadır[389].

Hava taşıma sözleşmesinde uçuş tarifesine ilişkin olarak herhangi bir açıklık olmaması halinde, hava taşıyıcısı tarafından ilan edilen uçuş tarifelerinin, TBK m. 8/2 hükmü gereğince yine hava taşıma sözleşmesinin kurulmasına ilişkin bir öneri olarak kabul edilmesi gerektiği için yolcunun bu uçuş tarifesini kabul etmesiyle hava taşıma sözleşmesinin kapsamına dâhil olur[390]. Hava taşıyıcısı tarafından ilan edilen uçuş tarifelerinin yolcu tarafından kabul edilerek kurulan bir hava taşıma sözleşmesi kapsamında varma noktasındaki gecikmeden bahsedilebilmesi, hava taşıyıcısı tarafından ilan edilen uçuş tarifelerinde yer alan ve hava taşıyıcısının taahhüt ettiği zaman diliminde varma noktasına ulaşılamaması halinde mümkün olabilir.

VK, MK ve TSHK'da yolcunun varma noktasındaki gecikme sebebiyle ortaya çıkan zararlara ilişkin hava taşıyıcısı için öngörülen sorumluluğun belirlenmesinde, bu hükümler dışında herhangi bir düzenleme mevcut değildir. Bu nedenle varma noktasındaki gecikme kavramının belirlenmesinde doktrin ve yargı kararlarının dikkate alınması ve bu esasların, VK, MK ve TSHK'nın diğer hükümleri ile birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir.

Havayolu yolcu taşıma sözleşmesinde taşıma süresinin hangi andan itibaren başlayacağı meselesi, varma noktasındaki gecikmenin gerçekleşip gerçekleşmediğinin tespiti bakımından çok büyük bir öneme sahiptir[391]. VK, MK ve TSHK'da havayolu yolcu taşıma sözleşmesi bakımından taşıma süresinin başlaması gereken an ile ilgili olarak herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır.

---

[388] Kırman, **a.g.e.,** s. 96; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 103.
[389] Kırman, **a.g.e.,** s. 96; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 103; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 127.
[390] Sorgucu, **a.g.e.,** s. 46; Kırman, **a.g.e.,** s. 97; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 127.
[391] Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 43; Kırman, **a.g.e.,** s. 97; Kaner, **TSHK**, s. 235; Goedhuis, **a.g.e.,** s. 207; Canbolat, **a.g.e.,** s. 72.

Bu noktada tespit edilmesi gereken bir husus vardır. Hava taşıyıcısı, havayolu yolcu taşınmasında varma noktasındaki gecikmeden sorumlu tutulmuş, ancak bu noktada havayolu taşıması ile ilgili olarak süre bakımından herhangi bir açıklama yapılmamıştır. Bu nedenle hava taşıyıcısının hangi süre içerisinde gerçekleşen gecikmeden sorumlu olacağının tespit edilmesi gerekmektedir. Bu hususa ilişkin doktrinde farklı görüşler ileri sürülmüştür[392]. Doktrindeki görüşlerden bir tanesi[393], varma noktasındaki gecikmenin, yolcunun fiilen havada geçirdiği süre içerisinde meydana gelmesi gerektiğini savunmaktadır. Başka bir değişle, yolcunun hava aracına bindikten sonra hava aracının kalkış noktasından ayrılma anı ile varma noktasına ulaştığı an arasında gecikmenin gerçekleşmesi gerekir.

Doktrindeki diğer bir görüş[394] ise, varma noktasındaki gecikmenin; yolcu taşımalarında VK m. 17, MK m. 17 ve TSHK m. 120 hükümlerinde düzenlenen yolcunun ölümü, yaralanması veya vücut bütünlüğünün ihlali halinde ve VK m. 18, MK m. 18 ve TSHK m. 121 hükümlerinde düzenlenen hava taşıyıcısının yükün ziya ve hasarı halinde hava taşıyıcısının sorumluluğunda ölçüt olarak kullanılan "hava taşıyıcısının egemenlik alanına girme" anına tabi olacağını savunmaktadır. Doktrindeki son görüşe[395] göre ise, havayolu taşımasının bir bütün olarak ele alınması gerektiğini ve hangi sebeple olursa olsun varma noktasına zamanında ulaşılamayan her halde gecikmenin gerçekleştiğinin kabul edilmesi gerektiğini savunmaktadır.

---

[392] Ülgen, **Sözleşme**, s. 182-183; Avcı, **a.g.e.,** s. 480; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 43; Kaner, **TSHK**, s. 235; Goedhuis, **a.g.e.,** s. 207; Canbolat, **a.g.e.,** s. 72; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 104.

[393] Sözer, **Meseleler**, s. 109; Avcı, **a.g.e.,** s. 480-481; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 43; Goedhuis, **a.g.e.,** s. 207; Canbolat, **a.g.e.,** s. 72; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 104.

[394] Kırman, **a.g.e.,** s. 96, Ülgen, **Sözleşme**, s. 183; Sözer, **Meseleler**, s. 109; Avcı, **a.g.e.,** s. 480; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 175; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 38-39, 43; Kaner, **TSHK**, s. 235; Ülgen, **Sözleşme**, s. 85; Canbolat, **a.g.e.,** s. 71; Güleç Uçakhan, **a.g.e.,** s. 91; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 104. Goedhuis, **a.g.e.,** s. 208. Yazara göre, VK m. 18 hükmünde tespit edilen çerçevenin VK m. 19 hükmü bakımından ele alınması söz konusu olamaz. Bunun sebebi ise VK m. 18 hükmünde belirlenen süre periyodunun VK m. 19 hükmü için gereğinden fazla olmasıdır ve VK m. 19 hükmü kapsamında hava taşıyıcısını sorumlu tutmak için bu şekilde geniş bir zaman aralığına ihtiyaç yoktur. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. **A.g.e.,** s. 211-212. Ayrıcca bkz. Jones, **a.g.e.,** s. 134. Yazara göre, her ne kadar alınması gereken ölçüt bu olsa da somut olarak makul süre kavramını tercih etmektedir. Bu duruma örnek olarak da bir günlük boşa geçen tatil süresini vermiştir. Buna göre gecikme, örneğin yazın gerçekleşiyor ve otel konaklamasının bir gününün boşa geçmesine sebep oluyorsa, bu durumda varma noktasında bir gecikmenin gerçekleştiği kabul edilmelidir. Bkz. **A.g.e.,** s. 135.

[395] Ülgen, **Sözleşme**, s. 183; Sözer, **Meseleler**, s. 109; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 43; Canbolat, **a.g.e.,** s. 73; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 105; Gölcüklü, **Montreal**, s. 248-249; Yetiş Şamlı, **a.g.e.,** s. 59; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 133.

Öncelikle varma noktasındaki gecikmenin, yolcunun hava aracıyla fiilen havada olduğu zaman dilimi içinde gerçekleşmesi gerektiği ilk görüşün kabul edilmesi mümkün değildir. Bu görüşün dikkate alınması halinde, varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlar bakımından VK, MK ve TSHK hükümleri göz önünde bulundurulduğunda amaçlanan esastan farklı bir sınırlamanın oluşması söz konusu olacaktır. Ayrıca belirtilmelidir ki, hava aracının havada fiilen geçirdiği zaman diliminin aşılması da günümüz şartlarında çok az rastlanacak bir durumdur.

Üçüncü görüş ise, birinci görüşün aksine havayoluyla taşıma süresini olması gerekenden fazla uzatmaktadır. VK m. 19, MK m. 19 ve TSHK m. 122 hükümlerinin varma noktasındaki gecikmenin hangi zaman diliminde gerçekleşmesi gerektiğine ilişkin lâfzen herhangi bir sınırlama getirmediği kabul edilse dahi bu kabul, varma noktasındaki gecikmeye ilişkin zaman dilimiyle havayolu taşıma süresinin ölüm, yaralanma ya da vücut bütünlüğünün başka biçimlerde ihlaline sebep olan kazanın gerçekleşmesi bakımından öngörülen zaman diliminin farklı bir şekilde değerlendirilmesi için geçerli bir neden olamaz. Bu görüşün hava taşıma sözleşmesinden doğan borçlarının ifasına hava taşıyıcısı tarafından ne zaman başlayıp, başlamadığıyla ilgili olarak da herhangi bir çözüm getirememektedir. Bu noktada ifasına ne zaman başlanıldığının belli olmadığı bir sözleşmenin ifasında gecikmesinin tespit edilmeye çalışılması büyük bir çelişki olarak ortaya çıkmaktadır[396].

Varma noktasındaki gecikmenin tespit edilmesinde, yolcunun ölüme, yaralanmaya ya da vücut bütünlüğünün ihlal edilmesine bağlı olarak uğrayacağı zararlar bakımından hava taşıyıcısının sorumluluğunu düzenleyen VK m. 17, MK m. 17 ve TSHK m. 121 hükümlerinde esas alınan zaman diliminin dikkate alınması daha doğru bir yaklaşım olacaktır. Çünkü hava taşıyıcısının, yolcunun varma noktasındaki gecikmeden ve ölüm, yaralanma ya da vücut bütünlüğünün ihlalinden dolayı

[396] Öte yandan üçüncü görüşü kabul edenler, VK m. 17, MK m. 17 ve TSHK m. 121 hükümlerinin sadece kaza hallerini düzenlediğini ve kaza niteliğini taşımayan olayların sebep olacak varma noktasındaki gecikmelerden doğan zararların VK, MK ve TSHK'nın kapsamı dışında kalıp kalmayacağı sorununun oluşacağını ileri sürmektedirler. Bkz. Kırman, **a.g.e.,** s. 99-100; Ülgen, **Sözleşme**, s. 184. Kanaatimizce varma noktasındaki gecikme sebebiyle ortaya çıkacak zararların VK m. 17, MK m. 17 ve TSHK m. 121 hükümleri anlamında kaza niteliğindeki olaylarla sınırlı tutulması, VK m. 19, MK m. 19 ve TSHK m. 122 hükümlerinde kullanılan ifade nedeniyle mümkün değildir. Varma noktasındaki gecikme, kaza niteliğine sahip olmayan herhangi bir olaya bağlı olarak da gerçekleşebilir. İkinci görüş için dikkate alınan ve temellendirilen nokta, varma noktasındaki gecikmeye sebep olan olayların niteliği değil, VK m. 17, MK m. 17 ve TSHK m. 122 hükümlerinde yer alan ve kazanın gerçekleşmesi açısından belirlenen zaman dilimidir. Bkz. Kırman, **a.g.e.,** s. 100.

uğrayacağı zararlar sebebiyle oluşacak sorumluluğu aynı esaslara tabi olacak ve VK, MK ve TSHK bakımından sorumluluk sistemi bütünlük kazanarak, korunacaktır[397].

Ek olarak, hava taşıyıcısının varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin sorumluluktan kurtulabilmesi ile ölüm, yaralanma ya da vücut bütünlüğünün ihlalinden doğan zararlara ilişkin sorumluluktan kurtulması aynı esaslara, başka bir değişle kurtuluş beyyinesini ispat etmesine bağlıdır[398]. Doktrinde de hava taşıyıcısının varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin sorumluluktan kurtulabilmesi için, ikinci görüşün ileri sürdüğü bu ortak kurtuluş beyyinesinin ispat edilmesi gerektiği kabul edilmektedir[399].

Hava taşıyıcısının varma noktasındaki gecikmenin oluşmaması için gerekli tüm tedbirleri aldığını ya da almasına imkân olmadığını ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilmesi için varma noktasındaki gecikmeden doğabilecek zararlar sebebiyle oluşacak sorumluluğun, yolcunun hava taşıyıcısının fiili egemenlik alanına girmesi ile fiili egemenlik alanından çıkması arasında geçecek olan sürede söz konusu olması gerektiğini ortaya koymaktadır[400].

Üçüncü görüşün ileri sürdüğü fikre göre, yolcuların uçağa binmek üzere havaalanına geldikleri bir esnada yani henüz hava taşıyıcısının fiili egemenlik alanına girilmeyen bir anda uçağın uçuşa hazırlanmasında ortaya çıkan ya da duraklama noktasına iniş yapan bir uçakta yolcular uçaktan ayrıldıktan sonra havaalanında, hava taşıyıcısının fiili egemenlik alanı dışında bir yerde örneğin, genel bekleme salonunda uçağın tekrardan kalkmasını beklerken uçağın bakımı veya yakıt eksikliği ile ilgili olarak ortaya çıkan gecikme hallerine hangi hükümlerin uygulanacağının tespit edilememesi durumu ortaya çıkacaktır[401]. Kanaatimizce, bu gibi durumlarda, yolcu taşımalarında hava taşıyıcısının fiili egemenlik alanı dışında uçağa biniş ve uçaktan iniş süreçleri de dâhil olmak üzere uçuş seyahatini doğrudan etkileyen gecikme olaylarının da VK, MK ve TSHK kapsamında ele alınması

[397] Kırman**, a.g.e.,** s. 99; Sözer, **Meseleler**, s. 109. Bu görüşün yabancı mahkeme kararlarında ele alınış şekline ilişkin olarak bkz. Mankiewicz, **Judicial**, s. 749-750.
[398] Bkz. II. Bölüm, 4.2.1. Başlık.
[399] Bkz. II. Bölüm, 4.2.1. Başlık. Yolcunun, hava aracının varma noktasına geç ulaşması sebebiyle bağlantılı uçuş seferini kaçırdığı bir olayda, hava taşıyıcısının varma noktasındaki gecikmenin kötü hava şartlarından dolayı gerçekleştiğini ispat edememiş olmasına bağlı olarak sorumlu tutulmuştur. İlgili karar için bkz. Kırman, **a.g.e.,** s. 99, dn. 165.
[400] Kırman, **a.g.e.,** s. 99.
[401] Ülgen, **Sözleşme**, s. 184; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 105.

gerekmektedir. Bu noktada ikinci görüşün kabul ettiği hava taşıyıcısının fiili egemenlik alanı ölçütünün genişletilmesi gerektiğini söylemek gerekir.

Üçüncü görüşün kabul edilmesi halinde, varma noktasındaki gecikmenin VK, MK ve TSHK ile belirlenen zaman dilimi içerisinde meydana gelmediği yani fazladan bilet satışı sebebiyle yolcunun uçağa kabul edilmediği ya da uçuşun iptal edildiği hallerde ortaya çıkacak olan zararın AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği dışında VK, MK ve TSHK kapsamında değerlendirilip değerlendirilemeyeceği sorunu ortaya çıkmaktadır. Varma noktasındaki gecikmenin ortaya çıkabileceği zaman dilimi açısından ileri sürülen ikinci ve üçüncü görüşü savunan yazarlara göre bu sorun, VK ve MK hükümlerinin varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlar açısından uygulanabilmesinin, gecikmenin ancak kabul edilen zaman dilimi içerisinde ortaya çıkması halinde mümkün olabileceği, bu sebeple kabul edilen zaman dilimi dışında kalan gecikmeler sonucunda doğabilecek zararlara ilişkin sorumluluğun, bu hal VK ve MK'da düzenlenmediği için kanunlar ihtilafı kurallarına göre tespit edilecek ulusal hukuk hükümlerine tabi olacağı şeklinde cevaplandırılmaktadır[402].

VK, MK ve TSHK'da yolcu, bagaj ya da yükün taşımasında varma noktasındaki gecikmeden bahsedilmiş ancak bagaj ya da yükün uğradığı zarardan sorumluluğu düzenleyen VK m. 18, MK m. 18 ve TSHK m. 121 hükümlerinde olduğu gibi tescil ettirilmiş bagaj ya da yük ile tescil ettirilmemiş bagaj ya da yük ayırımı yapılmamıştır. Bu sebeple hava taşıyıcısının, yolcunun uçakta yanında bulundurduğu el bagajının varma noktasındaki gecikmeden doğan zararından sorumlu olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır[403]. Bu sorumluluğa ilişkin olarak da VK

[402] Kırman, **a.g.e.,** s. 101. Bu yaklaşımın, ikinci görüş ile uyumlu olduğu açıktır. Buna karşılık üçüncü görüş açısından bazı problemler ortaya çıkmaktadır. Zira üçüncü görüşü savunan yazarlar, hava taşımasının bir bütün olarak ele alınması gerektiğini ileri sürmekte ve yolcuların havaalanına getirilmesini de hava taşımasına dâhil etmektedirler. Yolcuların taşınmak amacıyla havaalanına getirildiği ancak uçuş seferinin iptal edildiği bir durumda hava taşımasının başladığı kabul edildiğine göre, uçuş iptali sebebiyle ortaya çıkan süre aşımının gecikme olarak kabul edilmesi gerekecektir. Oysa üçüncü görüşü savunan yazarlar, bu halde meydana gelen gecikmeyi VK ve MK'nın dışında tutmaktadırlar. Özellikle bu çelişki diğer sebeplerin yanı sıra varma noktasındaki gecikme bakımından ikinci görüşün daha kabul edilebilir olduğunu ortaya koymaktadır. Kanaatimizce fazladan bilet satışı ya da uçuşun iptal edilmesi hallerinde, VK m.19 ve MK m. 19 anlamında bir gecikme söz konusu değildir. Bu gibi durumlarda yolcunun ulusal hukuk hükümleri çerçevesinde yani VK ve MK kapsamı dışında hava taşıyıcısına karşı hak talebinde bulunma hakkı mevcuttur. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. II. Bölüm, 3.3.1. Başlık.

[403] Ülgen, **Sözleşme**, s. 185; Goedhuis, **a.g.e.,** s. 259.

m. 19 ve MK m. 19 hükümlerinde de benzer bir düzenlemeye gidilmiş ve bu ayrım yapılmamıştır.

2.3.1.3. Zarar

VK, MK ve TSHK hükümleri kapsamında hava taşıyıcısının varma noktasındaki gecikme sebebiyle ortaya çıkan zararlardan sorumluluğunun söz konusu olabilmesi için öncelikle bu zararın tazmin edilebilir olması gerekir. Bunun için de zararın, hava taşıyıcısının havayolu yolcu taşıma sözleşmesinden doğan taşımanın zamanında ve gereği gibi yerine getirilmesi borcuna aykırı davranması sebebiyle ortaya çıkması gerekir.

Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, yolcunun varma noktasındaki gecikme sebebiyle uğradığı maddi ve manevi zararların tazmin edilebilmesine ilişkin yapılan tüm açıklamalar, sözleşmenin üçüncü kişi yararına olacak şekilde yapıldığı durumlarda, üçüncü kişi adına sözleşmeyi yapan taraf bakımından da aynen geçerli olacaktır. Bu ve manevi zarara ilişkin başlık altında yapılan açıklamalar kapsamında gerekli şartların oluşması halinde, sözleşme tarafı olan kişi de uğradığı zararları tazmin edebilecektir. Örneğin, çocuğunun doğum gününde arkadaşlarıyla birlikte olması adına sürpriz yapmak amacıyla, ön ödeme yapmak suretiyle lokantada rezervasyon yaptıran ve bu amaçla bir havayolu firmasından çocuğu adına bilet alarak, çocuğunu İstanbul'dan Ankara'ya havayolu taşımasıyla gönderen annenin varma noktasında gerçekleşen gecikme sebebiyle söz konusu kutlamanın iptal olması sebebiyle zarara uğraması halinde bu zarar, yolcu sıfatına sahip olan çocuk tarafından değil, sözleşmeyi yapan anne tarafından tazmin edilebilecektir.

Yine aynı şekilde yeni bir müşteriyle görüşmek için ön ödeme yapmak suretiyle lokantada rezervasyon yaptıran ve bu görüşmeye avukatının katılmasını isteyen bir firmanın, bu amaçla bir havayolu firmasından avukatı adına bilet alarak, avukatını İstanbul'dan Londra'ya havayolu taşımasıyla göndermesi fakat varma noktasında gerçekleşen gecikme sebebiyle söz konusu görüşmenin iptal olması sebebiyle zarara uğraması halinde bu zarar, yolcu sıfatına sahip olan avukat tarafından değil, sözleşmeyi yapan firma tarafından tazmin edilebilecektir.

Yolcu, hava taşıyıcısından öncelikle maddi zararını tazmin edebilir[404]. Maddi zarar, kişinin malvarlığında rızası dışında meydana gelen azalmadır[405]. Tazmin edilebilecek zararın türü olumlu yani müspet zarardır[406]. Zira ilgili yolcu geçerli bir sözleşme bulunmasına rağmen, bu sözleşmeden beklediği menfaat ve yarardan, sözleşmeden doğan borcun gereği gibi ifa edilmemesi sebebiyle mahrum kalmaktadır[407].

Yolcunun maddi zarar kapsamında tazmin edebileceği zararlar fiili zarar ve yoksun kalınan kardır[408]. Fiili zarar, borcun ifa edilmemesi sebebiyle kişinin malvarlığının aktifinde gerçekleşen eksilme veya pasifinde meydana gelen çoğalmadır[409]. Varma noktasındaki gecikmeden doğan fiili zararlar, doğal olarak hava taşıyıcısından tazmin edilebilir. Fiili zararlara örnek olarak, yolcunun varma noktasına zamanında ulaşacağını düşünerek, görüşeceği kişilere hediyeler alması, ön ödeme yapmak suretiyle bir lokantaya rezervasyon yaptırması sebebiyle zarara uğraması verilebilir.

Yoksun kalınan kar ise, kişinin malvarlığının aktifinde çoğalma veya pasifinde azalma imkânının kaybedilmesidir[410]. Yoksun kalınan kar sebebiyle uğranılan zararlara örnek olarak, özel ders veren bir yolcunun daha önceden anlaştığı öğrencisine 200 TL karşılığında vereceği dersin, varma noktasındaki gecikme sebebiyle iptal edilmesi sonucu söz konusu özel ders ücretinden mahrum kalması

---

[404] Manevi zararın tazmin edilip edilemeyeceği hususu bir sonraki başlıkta inceleneceği için burada sadece maddi zarar ele alınmıştır. Bkz. II. Bölüm, 2.3.1.3.1. Başlık.

[405] Oğuzman/Öz, **Cilt 1**, s. 428; Reisoğlu, **a.g.e.,** s. 170; Nomer, **a.g.e.,** s. 163; Kılıçoğlu, **a.g.e.,** s. 312; Eren, **a.g.e.,** s. 1078.

[406] Gölcüklü, **Montreal**, s. 250; Kaner, **Hava**, s. 73; Kaner, **Gecikme Zararları**, s. 132; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 305; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 107; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 157; Seven, **Özen**, s. 182. Yargıtay 11. HD., E: 2012/9039, K: 2013/7877, T: 22.04.2013, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018).

[407] Oğuzman/Öz, **Cilt 1**, s. 429; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **a.g.e.,** s. 855; Haluk Tandoğan, **Türk Mes'uliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mesuliyet)**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2010, s. 426; Reisoğlu, **a.g.e.,** s. 354; Nomer, **a.g.e.,** s. 357.

[408] Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **a.g.e.,** s. 856; M. Kemal Oğuzman/M. Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt 2 Gözden Geçirilmiş 14. Baskı**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2018, s. 40; Reisoğlu, **a.g.e.,** s. 170; Nomer, **a.g.e.,** s. 164; Kılıçoğlu, **a.g.e.,** s. 318; Eren, **a.g.e.,** s. 1079; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 158.

[409] Oğuzman/Öz, **Cilt 1**, s. 434; Oğuzman/Öz, **Cilt 2**, s. 40; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **a.g.e.,** s. 856; Reisoğlu, **a.g.e.,** s. 171; Nomer, **a.g.e.,** s. 164; Kılıçoğlu, **a.g.e.,** s. 318; Eren, **a.g.e.,** s. 1079.

[410] Oğuzman/Öz, **Cilt 1**, s. 434; Oğuzman/Öz, **Cilt 2**, s. 40; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **a.g.e.,** s. 856; Reisoğlu, **a.g.e.,** s. 171; Nomer, **a.g.e.,** s. 164; Kılıçoğlu, **a.g.e.,** s. 318; Eren, **a.g.e.,** s. 1079. Yoksun kalınan kar sebebiyle oluşan zararın tazmin edilmesine yönelik verilmiş bir yabancı mahkeme kararı için bkz. Trudie-Ann Atherton / Trevor C. Atherton, "The Legalities of Overbooking, Overcrowing, Delay and Dissapointment: Lessons for the Sydney 2000 Olympics", **University of New South Wales Law Journal**, C: 22, S: 1, 1999, s. 860.

veya bir konferansta 1.000 TL karşılığında konuşma yapacak olan bir konuşmacının varma noktasındaki gecikme sebebiyle konferansa katılamaması sonucu söz konusu ücretten mahrum kalması verilebilir.

Bu zarar kalemlerinin dışında normatif zararlar bakımından da bir değerlendirme yapmak gerekir. Normatif zarar, malvarlığında aktifteki eksilme ve pasifteki çoğalmadan bağımsız olarak, bazı malların kullanılması veya bir tatil yapma imkânından yoksun kalınması gibi durumların kişinin kendisinde yarattığı zarardır[411]. Özellikle Alman öğretisinde, nesnelerin veya olguların maddi varlıklarından bağımsız olarak kişinin kendisinde veya toplumda oluşan yargılar sebebiyle yararlanma veya kullanma beklentilerinin azalmasının maddi bir zarar olarak kabul edilmesi gerektiği ileri sürülmektedir[412]. Görüldüğü üzere, bu zarar, klasik zarar kavramının dışında kalmaktadır[413]. Zira maddi zarar ancak kişinin malvarlığında gerçekleşen bir azalma sonucu ortaya çıkar[414]. Doktrindeki çoğunluk görüş[415], normatif zararın maddi zarar olarak talep edilemeyeceğini kabul etmektedir. Kanaatimizce, malvarlığındaki azalmadan bağımsız olarak bu şekilde ortaya çıkan zararlar, şartlarının bulunması halinde manevi tazminat olarak talep edilebilir[416]. Özellikle çalışma konusu özelinde bu zarar kalemine örnek olarak, varma noktasındaki gecikme sebebiyle 5 günlük tatilin 3 gün yapılması ve 2 günlük yapılamayan tatilin, ilgili yolcuda yaratmış olduğu olumsuz etki verilebilir[417].

---

[411] Oğuzman/Öz, **Cilt 1**, s. 436; Oğuzman/Öz, **Cilt 2**, s. 41; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **a.g.e.,** s. 548-549.

[412] Oğuzman/Öz, **Cilt 1**, s. 436; Oğuzman/Öz, **Cilt 2**, s. 41; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **a.g.e.,** s. 548-549.

[413] Oğuzman/Öz, **Cilt 1**, s. 436; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **a.g.e.,** s. 548;

[414] Oğuzman/Öz, **Cilt 2**, s. 42.

[415] Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **a.g.e.,** s. 558; Oğuzman/Öz, **Cilt 2**, s. 42; Kılıçoğlu, **a.g.e.,** s. 319.

[416] Bu noktada manevi zarara ilişkin bir sonraki başlıkta yapılan açıklamaların dikkate alınması gerekir. Bkz. II. Bölüm, 2.3.1.3.1. Başlık. Aynı yönde bkz. Oğuzman/Öz, **Cilt 2**, s. 42; Kılıçoğlu, **a.g.e.,** s. 319; Zafer Zeytin, "Alman Hukukunda Zarar Kavramı ve Gelişimi – III Manevi Zarar Olarak "Boşa Geçen Tatil Zamanı"", **BATİDER**, C: 22, S: 1, 2003, s. 196-198; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **a.g.e.,** s. 557-558. Aynı eserde, eğer boşa geçen tatil süresi sebebiyle kişinin çalışma veriminde bir azalmanın ve bu azalmaya bağlı olarak bir kazanç kaybının oluşması halinde, maddi zarar olarak kabul edilebileceği ifade edilmiştir. Bkz. **A.g.e.,** s. 558. Boşa geçen tatil süresi sebebiyle uğranıldığı iddia edilen zararın tazmin edilebileceğine ilişkin verilmiş bir yabancı mahkeme kararı için ayrıca bkz. Atherton/Atherton, **a.g.e.,** s. 865.

[417] Önemle belirtmek gerekir ki, 6502 Sayılı TKHK m. 51/8 hükmü, "*14/9/1972 tarihli ve 1618 sayılı Seyahat Acentaları ve Seyahat Acentaları Birliği Kanununun zorunlu sigorta ile ilgili hükümleri saklı olmak üzere, paket tur düzenleyicisi sözleşmenin hiç veya gereği gibi ifa edilmemesi nedeniyle tüketicinin uğradığı her türlü zarardan sorumludur. Tüketici boşa harcanan tatil zamanı için de uygun bir tazminat talep edebilir.*" şeklinde düzenlenmiş olup, boşa geçen tatil süresi için tüketicinin yani çalışma konusu özelinde ilgili yolcunun paket tur sözleşmeleri kapsamında tazminat hakkı elde edebileceği ifade edilmiştir. Buna göre, bir paket tur sözleşmesi kapsamında bir uçuş gerçekleştiriliyor

2.3.1.3.1. Manevi Zararın Tazmin Edilip Edilemeyeceği Sorunu

Manevi zararların tazmin edilip edilemeyeceğinin belirlenebilmesi için ilk olarak manevi zarardan neyin kastedilmesi gerektiği tespit edilmelidir. Ölüm veya bedensel yaralanma sonucu ortaya çıkan yani maddi bir zarar sonucu ortaya çıkan manevi zararların varma noktasındaki gecikme sebebiyle oluşması söz konusu değildir. Maddi zarar sonucu ortaya çıkan manevi zararların tazmin edilebileceği ise hem doktrinde hem de uygulamada kabul edilmektedir[418]. Esas tartışmalı nokta ise, kaza sonucu herhangi bir maddi zarar oluşmaması ve fakat sadece manevi zararın ortaya çıkması halinde, bu zararın tazmin edilebilip edilemeyeceğidir[419]. Özellikle *Common Law*'da bazı istisnalar dışında[420], ağırlıklı olarak bu tarz zararların tek başına tazmin edilemeyeceği kabul edilmektedir[421]. Doktrinde ise bu konuda ağırlık kazanan bir görüş bulunmamaktadır.

Varma noktasındaki gecikmeden doğan manevi zararların, maddi bir zarar sebebiyle ortaya çıkmayacağı açıktır. Varma noktasındaki gecikmeden doğan manevi zararların tazmin edilip edilemeyeceği özelinde ise doktrinde herhangi bir görüş

---

ve varma noktasında bir gecikme meydana geldiği için planlanan tatil daha kısa süreli yapılıyorsa, ilgili yolcunun bu madde hükmüne dayanarak zararını tazmin etme hakkı bulunmaktadır. Bu başlık altında açıklandığı üzere, boşa geçen tatil süresinden doğduğu iddia edilen zararlar normatif zarar olarak kabul edilmekte olup, tazmin edilebilmesi mümkün değildir. Doktrinde neredeyse tamamen kabul gören bu görüşe rağmen, TKHK'da bu şekilde bir düzenlemenin bulunması uygulamada farklı sonuçlar doğurmuş, doktrinle yargının bu konu özelinde karşı karşıya gelmesine sebep olmuş ve olmaya da devam edecektir. Kanaatimizce de bu gibi normatif zarar kapsamında kalan zararların tazmin edilebilmesi mümkün değildir. Normatif olarak bu düzenleme, Türk hukukunda içeriği itibariyle ilk ve tek olarak yer almaktadır. Her ne kadar aksi görüş neredeyse tamamen kabul edilse dahi, bu madde hükmü, özellikle son zamanlarda normatif zararların tazmin edilebileceğini savunan görüşlerin artmaya başladığı dikkate alındığında, ilerleyen dönemlerde ölçüt olarak alınabilecek bir düzenleme haline gelebilir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Zeytin, **a.g.e.,** s. 185-200; Kadir Erk Pekmez, **Tüketici Hukuku Çerçevesinde Paket Tur Sözleşmeleri**, Yetkin, Ankara, 2015, s. 127-128; Bahadır Demir, **6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Kapsamında Paket Tur Sözleşmeleri**, Ankara, Yetkin, 2015, s. 126; Feyza Eren Sayın, **Paket Tur Sözleşmesi**, İstanbul, On İki Levha, 2017, s. 255-266.

[418] Sözer, **Manevi**, s. 70-77; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 27-28; Gölcüklü, **Montreal**, s. 158.

[419] Sözer, **Manevi**, s. 73; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 174; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 27; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 107; Gölcüklü, **Montreal**, s. 158.

[420] İlgili kararlar için bkz. Sözer, **Manevi**, s. 73, 73, dn. 40, 75, dn. 53; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 28, dn. 68.

[421] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 174; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 28; Kaner, **Hava**, s. 67; Bülent Sözer, "Yolcuların Ölüm ve yaralanmasından Doğan Sorumluluk Özellikle Manevi Tazminata İlişkin Problemler", **Hava Taşıma Hukuku Sempozyumu**, Editör: İlyas Çeliktaş, İstanbul, Beta, 2012, s. 93; Çöğen, **a.g.e.,** s. 126. Bu yönde ABD Yüksek Mahkemesi tarafından verilmiş olan bir karar için bkz. Demirkıran, **a.g.e.,** s. 898. Yine bu yönde verilmiş olan yabancı mahkeme kararları için bkz. **A.g.e.,** s. 901-902, 902, dn. 31; Gölcüklü, **Montreal**, s. 158, dn. 2; Sözer, **Manevi**, s. 72, 74-75. Yine bu yönde verilmiş bir İngiliz yargı kararı için bkz. Gölcüklü, **Montreal**, s. 158, dn. 1.

bulunmamaktadır. Bu sebeple kaza sonucu ortaya çıkan ve maddi zarardan bağımsız manevi zararların tazmin edilip edilemeyeceğine ilişkin doktrindeki görüşler de dikkate alınarak, sonuca ulaşılması en makul çözüm yolu olacaktır.

Uygulamada genel olarak varma noktasındaki gecikmeden doğan manevi zararların tazmin edilebileceği kabul edilmektedir[422]. Doktrinde ise bu konu hakkında farklı görüşler mevcuttur. Doktrindeki bir görüş[423], MK'nın henüz yürürlüğe girmediği dönemde VK m. 17 hükmünde belirtilen *"herhangi bir bedeni zarar"* ifadesi sebebiyle kaza sonucu ortaya çıkan ve maddi zarardan bağımsız olarak ortaya çıkan manevi zararların da tazmin edilebileceğini ileri sürmektedir. Bu görüşe göre, aynı madde hükmünde ölüm ve yaralanma dışında ayrıca bu ifadenin belirtilmesinin bir anlamı olmalıdır ve bu da manevi zararları işaret etmektedir. Doktrindeki bir diğer görüşe göre[424] ise, VK m. 17 hükmünde yer alan bu ifade ancak ölüm veya yaralanma sonucu ortaya çıkan manevi zararlara işaret etmektedir

[422] Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 28; Canbolat, **a.g.e.,** s. 74; Gölcüklü, **Montreal**, s. 249. Bu yönde Yargıtay'ın vermiş olduğu kararlar için bkz. Yargıtay HGK., E: 2006/11-452, K: 2006/481, T: 28.06.2006, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018); Yargıtay 11. HD, E: 2013/2491, K: 2013/19381, T: 01.11.2013 (www.kazancı.com), (E.T.: 08.01.2019); Yargıtay 11. HD, E: 2014/13992, K: 2014/20286, T: 23.12.2014 (www. kazancı.com), (E.T.: 08.01.2019); Yargıtay 11. HD, E: 2015/10156, K: 2016/539, T: 20.01.2016 (www. kazancı.com), (E.T.: 08.01.2019) ; Yargıtay 11. HD, E: 2015/15273, K: 2016/6641, T: 15.06.2016 (www. kazancı.com), (E.T.: 08.01.2019) ; Yargıtay 11. HD, E: 2015/156, K: 2015/4884, T: 08.04.2015 (www. kazancı.com), (E.T.: 08.01.2019); Yargıtay 11. HD., E: 2015/11487, K: 2016/6313, T: 08.06.2016, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018); Yargıtay 11. HD., E: 2006/56, K: 2007/3785, T: 01.03.2007, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018); Eriş, **a.g.e,** s. 933. Yargıtay'ın bu durumda kişilik haklarını ihlal edecek şekilde manevi bir zararın oluşması gerektiği şartını araması sebebiyle aksi yönde vermiş olduğu kararlar için bkz. Yargıtay 11. HD, E: 2012/11063, K: 2013/9723, K: 13.05.2013 (www. kazancı.com), (E.T.: 08.01.2019); Yargıtay 11. HD., E: 2012/5774, K: 2013/13648, T: 27.06.2013, (www.kazancı.com), (E.T.: 02.05.2018); Yargıtay 11. HD., E: 2016/7267, K: 2016/7322, T: 19.09.2016, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018); Yargıtay 11. HD., E: 2014/9527, K: 2014/18245, T: 24.11.2014, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018). Bu yönde verilmiş olan yabancı mahkeme kararı için bkz. Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 29, dn. 72. Yargıtay bir kararında kalkış noktasındaki gecikmeden doğan manevi zararın VK kapsamında tazmin edilebileceği yönünde karar vermiştir. VK, sadece varma noktasındaki gecikmeler bakımından uygulama alanı bulacağı için Yargıtay'ın vermiş olduğu bu karar hatalıdır. Ancak mevcut durumda kalkış noktasındaki gecikme bakımından tazminat hakkı açıkça tanınmadığı için bu karar uygulanması gereken hukuk bakımından hatalı olsa da Yargıtay'ın bu yönde bir eğilim göstermesi, yolcu hakları bakımından büyük önem taşımaktadır. Bu kararın, AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında genel hükümlere gidilebilen zararlar ve özellikle manevi zararlar bakımından önemli bir örnek karar olduğunu belirtmek gerekir. İlgili karar için bkz. Eriş, **a.g.e,** s. 234-235.

[423] Sözer, **Manevi**, s. 66-68; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 174; Sözer, **Problem**, s. 95. "*Herhangi bir bedeni zarar*" ifadesinden sadece fiziksel bedenin anlaşılmaması gerektiğinin ve özellikle VK'nın ilk halinin Fransızca dilinde kaleme alındığı için Fransızca dilinde bu ifadenin hangi durumları kapsadığının tespit edilmesi çok önemlidir. Fransızca dilinde ise bu ifadenin açık bir şekilde maddi zarardan bağımsız olarak ortaya çıkan manevi zararları da kapsadığı kabul edilmektedir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 29.

[424] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 174, 174, dn. 85; Kaner, **Hava**, s. 67-68; Gölcüklü, **Montreal**, s. 176.

ve maddi zarardan bağımsız bir şekilde ortaya çıkan manevi zararların tazmin edilebilmesi mümkün değildir.

MK'nın yürürlüğe girdiği dönemde ise, hem MK m. 17 hükmünde ölüm ve yaralanma dışında "herhangi bir bedeni zarar" ifadesinin çıkarılmış ve bu ifadeyi ikame edecek başka herhangi bir ifade madde hükmüne eklenmemiş olması hem de MK m. 29 hükmü[425] sebebiyle doktrindeki ağırlık görüş[426], maddi zarardan bağımsız bir şekilde ortaya çıkan manevi zararların tazmin edilebilmesinin mümkün olmadığını ileri sürmektedir. Ayrıca bu görüşe göre, yine aynı madde hükmü gereğince iç hukuk yoluna başvurmak suretiyle de bu tarz manevi zararların tazmin edilebilmesi mümkün değildir[427]. Konvansiyonda düzenlenmeyen bir hususun, konvansiyonun münhasırlık özelliği sebebiyle iç hukuk yollarına başvurulmak suretiyle dava konusu yapılabilmesinin mümkün olmaması VK m. 24/2 hükmü kapsamında da tartışılmış ve bu tarz manevi zararların VK döneminde de iç hukuk yoluna başvurulmak suretiyle tazmin edilmesi, doktrinde ve yargı uygulamalarında kabul görmemiştir[428].

MK'nın yürürlükte olduğu günümüzde her ne kadar maddi zarardan bağımsız olarak ortaya çıkan manevi zararların tazmin edilemeyeceği görüşü ağırlıklı olarak

---

[425] MK m. 29 hükmü şu şekildedir: *"Bu Sözleşme kapsamında ya da kontrat ile ya da haksız fiil davası olarak ya da başka türlü olsun, yolcu, bagaj ya da kargo taşınması ile ilgili olarak bir şekilde meydana gelmiş hasarlara karşı açılmış bir dava; böyle bir davayı açma hakkına sahip olan kişilerin kim oldukları ve kendi haklarının neler oldukları hususuna zarar getirmeksizin, sadece bu Sözleşmede tayin edilen koşullara ve sorumluluk sınırlarına tâbi olacak biçimde açılabilir. Bu tür herhangi bir davada cezayı gerektirici, örnek teşkil eden ya da tazminat hükmünde olmayan hasarlar telafi edilir olmayacaktır."* Madde hükmünün İngilizce metni ise şu şekildedir: "*In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable."*

[426] Sözer, **Manevi**, s. 69-70, 87, 89; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 169, 174; Sözer, **Problem**, s. 94; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 100. Bu görüş, özellikle *Common Law* hukuk sistemlerinde manevi tazminatın tazmin edilememesi yönündeki yerleşik içtihatlardan etkilenmiştir. Ayrıca bu görüşe göre, özellikle MK m. 29 hükmünün manevi tazminata uygun olmayacak şekilde düzenlenmiş olmasının da bu içtihatları destekler nitelikte olduğu kabul edilmektedir. Daha ayrıntılı bilgi ve ABD ve İngiltere hukuk doktrinlerindeki değerlendirmeler ile yargı makamlarının bu yönde vermiş olduğu kararlar için bkz. Sözer, **Manevi**, s. 70-77. Ek olarak *Sözer* aynı eserinde, bu konuda sonuca varılması adına VK'nın ana metninin Fransızca dilinde kaleme alındığı için bu dilde yer alan maddi ve manevi zararları ifade eden kavramların da dikkate alınarak hareket edilmesi gerektiğini belirtmektedir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. **A.g.e.,** s. 71.

[427] ; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 100; Sözer, **Manevi**, s. 87.

[428] Bu yönde verilmiş olan yargı kararları için bkz. Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 108, dn. 429; Gölcüklü, **Montreal**, s. 158, dn. 1, 2.

savunulsa da, zamanla yolcunun tüketici sıfatını kazanması sebebiyle daha çok korunması gerektiği gerçeği ve havayolu yolcu taşıma faaliyetleri sebebiyle yolcuların uğrayacağı zararların giderilmesi noktasında ortaya çıkabilecek bariz adaletsizliklerin önüne geçilmesi amacıyla doktrinde[429], VK'nın yürürlükte olduğu dönemde ileri sürüldüğü gibi, MK'nın yürürlükte olduğu günümüzde de maddi zararlardan bağımsız olarak ortaya çıkan manevi zararların da tazmin edilebileceği azınlık da olsa savunulmaktadır. Bu görüşe göre[430], her ne kadar bu tarz manevi zararlar tazmin edilebilir olsa da hava taşıyıcısının öngöremeyeceği sorumlulukların önüne geçilmesi ve bu kurumun istismara uğratılamayacağı şekilde bu tazmin edilebilirliğin dar yorumlanması gerektiği kabul edilmelidir.

Kanaatimizce, bu tarz manevi zararların tazmin edilebileceğini kabul eden görüş daha üstün tutularak, hem VK hem de MK kapsamında sınırlı olmak şartıyla, maddi zararlardan bağımsız bir şekilde ortaya çıkan manevi zararların tazmin edilebilmesi mümkün olmalıdır. Bu kabul, sadece kaza sonucu ortaya çıkan zararlar bakımından değil, varma noktasındaki gecikme sebebiyle ortaya çıkan zararlar bakımından da geçerli olmalıdır[431]. Kabul edilmesi gereken bu sonuç, TSHK

---

[429] Bu yönde verilmiş olan yabancı mahkeme kararları için bkz. Gölcüklü, **Montreal**, s. 160, dn. 5. Ayrıca bkz. Ömer Cem Selamoğlu, "Uluslararası Ticari Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu ve Uygulamadan Örnekler", **Legal Hukuk Dergisi**, C: 13, S: 155, 2015, s. 155; Gölcüklü, **Hava Hukuku**, s. 199; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.,** s. 129; Sözer, **Manevi**, s. 75, 75, dn. 52. Yazar bu noktada, iç hat/yurt içi havayolu yolcu taşımaları bakımından TSHK m. 120 hükmünün maddi zarardan bağımsız olarak ortaya çıkan manevi zararlara hükmedilmesi için yeterli olduğunu savunmaktadır. Bu durumda TSHK kapsamında yapılan iç hat/yurt içi havayolu yolcu taşımaları bakımından kaza sonucunda ortaya çıkabilecek maddi zarardan bağımsız olarak ortaya çıkan manevi zararların tazmin edilebilirliği noktasında, TSHK m. 120 hükmünde belirtilmiş olan cismani zarar ifadesine maddi zarardan bağımsız olarak ortaya çıkan manevi zararların da dâhil olduğunu belirterek, bu durumda artık TSHK m. 106 hükmündeki atıf gereği VK ya da MK hükümlerine gidilmesine gerek olmadığını ve sonuç olarak maddi zarardan bağımsız olarak ortaya çıkan manevi zararların TSHK m. 120 hükmü çerçevesinde tazmin edilebileceğini savunmaktadır. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. **A.g.e.,** s. 88-90. Bu görüş dikkate alındığında, TSHK m. 122 hükmünde düzenlenen varma noktasındaki gecikmeden doğan manevi zararlar bakımından çok daha geniş bir hüküm getirildiği, maddi ve manevi zarar ayrımı da yapılmadığı için TSHK kapsamında yapılan iç hat/yurt içi havayolu yolcu taşımalarında meydana gelen varma noktasındaki gecikmeden doğan manevi zararların bu şekilde tazmin edilebileceği de pek tabii olarak kabul edilebilir. Ayrıca havayolu yolcu taşımasında bagaj kaybı sebebiyle ortaya çıkan zararların kapsamına manevi zararların da girdiği ve bu sebeple de manevi zararların da tazmin edilmesi gerektiğine ilişkin Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın vermiş olduğu bir karar için bkz. **A.g.e.,** s. 75, dn. 56. Bu karar esasında, her ne kadar MK m. 29 hükmünün manevi tazminata uygun olmayacak şekilde düzenlenmiş olsa da Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın maddi zarardan bağımsız olarak ortaya çıkan manevi zararların tazmin edilmesi gerektiği tutumunda olduğunu da bir yandan göstermektedir. Bagaj kaybı bakımından yapılan bu yorum, pek tabii olarak gecikmeye bağlı manevi zararlar için de dikkate alınabilir.

[430] Gölcüklü, **Montreal**, s. 177. ; Gölcüklü, **Hava Hukuku**, s. 199.

[431] Zira farklı ülke veya şehirlerde yaşadıkları için birbirlerini aylardır görmeyen bir anne ve kız çocuğunun aralarında anlaşarak, kız çocuğunun doğum gününü kutlamak üzere belirli bir yer ve saatte görüşme ayarlamalarına rağmen annenin varma noktasındaki gecikme sebebiyle çocuğunun doğum günü kutlamasını kaçırması veya aynı örneğin annenin, kız çocuğunun mezuniyet törenine

kapsamındaki havayolu yolcu taşıma faaliyetleri bakımından da geçerli olmalıdır. Zira TSHK m. 122 hükmünde, hava taşıyıcısının varma noktasındaki gecikme sebebiyle ortaya çıkan zararlardan doğan hukuki sorumluluğu düzenlenirken bu zararların niteliğine ilişkin herhangi bir açıklayıcı hüküm veya ifade kullanmamış ve bu sebeple TSHK bakımından da bu tarz manevi zararların bu kapsamda tazmin edilip edilemeyeceği hususu kesin bir sonuca bağlanmamıştır.

Aşağıda detaylı bir şekilde inceleneceği üzere[432], VK m. 24/1 ve MK m. 29 hükümlerinin münhasırlığa ilişkin düzenlenmiş hükümler olmadıkları ve fakat bu hükümlerle VK veya MK hükümlerine tabi havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri kapsamındaki taleplerin ancak VK ve MK hükümlerine göre sonuca bağlanması gerektiğini düzenleyen hükümler olduğu kabul edilmelidir. Bu sebeple bu tarz manevi zararların tazmin edilebilirliği hususu VK ve MK'da düzenlenmemiş olsa dahi[433] bu konvansiyonlarda belirtilen sorumluluk şartları ve sınırları çerçevesinde iç hukuk yoluna başvurmak suretiyle tazmin edilebilmesi mümkündür[434]. Bu tarz manevi zararlar bakımından iç hukuk yollarına başvurulabileceğinin kabul edilmesi gerektiğine göre, başvurulan hukukun Türk hukuku olacağı varsayımında, bu durumun hukuki temellendirmesinin yapılması gerekir.

VK ve MK kapsamında varma noktasında bir gecikmenin ortaya çıkması, hava taşıyıcısının havayolu yolcu taşıma sözleşmesinden doğan borcunu gereği gibi ifa etmemesi anlamına gelir. Varma noktasındaki gecikmenin, hava taşıyıcısının sözleşmesel sorumluluğu kapsamında değerlendirilmesi gerektiği için, sözleşmeye aykırılık halinde manevi tazminatın hangi hukuki dayanaklar çerçevesinde tazmin edilebileceğinin tespit edilmesi son derecesi önemlidir.

İlgili yolcu tarafından başvurulan iç hukukun Türk hukuku olduğu durumlarda, TBK m. 114/2 hükmü devreye girer ve kıyasen haksız fiil

---

katılmaması üzerinden verilmesi durumlarında anne bakımından açık bir şekilde manevi zararın ortaya çıktığı sonucuna varılacaktır. Aynı yönde bkz. Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 108. Bu yönde Yargıtay'ın vermiş olduğu bir karar için bkz. Eriş, **a.g.e.,** s. 170-171.

[432] Bkz. III. Bölüm, 2. Başlık.

[433] Demirkıran, **a.g.e.,** s. 904. Kanaatimizce VK m. 17 hükmünde belirtilen *"herhangi bir bedensel zarar"* ifadesinden kastedilenin maddi zarardan bağımsız olarak ortaya çıkan manevi zararlar olarak kabul edilmesi gerekir. Bu noktada, henüz MK'nın yürürlüğe girmediği dönem bakımından doktrindeki birinci görüşün kabul edilmesi gerekir.

[434] Etikli/Gedikli, **a.g.e.,** s. 258; Gölcüklü, **Montreal**, s. 168.

sorumluluğuna ilişkin hükümler, sözleşmeye aykırılık hallerine de uygulanır[435]. Buna göre, haksız fiil sorumluluğunda manevi zararı düzenleyen TBK m. 56 ve m. 58 hükümlerinin, sözleşmeye aykırılık hallerinde kıyasen uygulanması söz konusu olur[436].

Türk ve İsviçre hukuk sistemlerinde tazmin edilebilir bir manevi zararın söz konusu olabilmesi için bu zararın, ilgili kişinin kişilik haklarını ihlal etmesi gerektiği kabul edilmektedir[437]. Bu kapsamda varma noktasındaki gecikme özelinde TBK m. 56 hükmünün uygulanmasının ise mümkün olmadığını söylemek gerekir. Zira TBK m. 56 hükmü, haksız fiil sonucu ortaya çıkan bedensel yaralanma ve ölüm haline ilişkin manevi zararları ele almaktadır[438]. TBK m. 58 hükmü ise, bedensel yaralanma ve ölüm dışında meydana gelen kişilik haklarının ihlali sonucu ortaya çıkan manevi zararları düzenlediği için[439] varma noktasındaki gecikme bakımından TBK m. 114/2 hükmü gereğince, bu madde hükmü manevi zararların tazmin edilebilmesi noktasında kıyasen uygulama alanı bulur.

Bu noktada dikkat edilmesi gereken husus, varma noktasındaki gecikme sebebiyle ortaya çıktığı iddia edilen her manevi zararın değil, ancak ve ancak varma noktasında meydana gelen gecikmenin, hava taşıyıcısının havayolu yolcu taşıma sözleşmesinden doğan borcunu gereği gibi ifa etmemesi sebebiyle ortaya çıkması[440],

---

[435] Oğuzman/Öz, **Cilt 1**, s. 435; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **a.g.e.,** s. 857; Tandoğan, **Akit**, s. 424; Kılıçoğlu, **a.g.e.,** s. 454; Nomer, **a.g.e.,** s. 350; Reisoğlu, **a.g.e.,** s. 356; Eren, **a.g.e.,** 1080. Bu yönde Yargıtay'ın vermiş olduğu kararlar için ayrıca bkz. Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **a.g.e.,** s. 858-861. Yargıtay'ın havayolu taşımasına ilişkin bu yönde vermiş olduğu başka kararlar için bkz. Eriş, **a.g.e.,** s. 176; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 47-52.

[436] Oğuzman/Öz, **Cilt 1**, s. 435; Tandoğan, **Akit**, s. 331; Kılıçoğlu, **a.g.e.,** s. 454; Nomer, **a.g.e.,** s. 350; Reisoğlu, **a.g.e.,** s. 356; Eren, **a.g.e.,** 1080; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 305; Gölcüklü, **Montreal**, s. 165; Etikli/Gedikli, **a.g.e.,** s. 256.

[437] Oğuzman/Öz, **Cilt 1**, s. 435; Oğuzman/Öz, **Cilt 2**, s. 257; Tandoğan, **Akit**, s. 330, 337; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **a.g.e.,** s. 663; Kılıçoğlu, **a.g.e.,** s. 313; Nomer, **a.g.e.,** s. 256; Reisoğlu, **a.g.e.,** s. 233; Eren, **a.g.e.,** 806; Arzu Genç Arıdemir, **Sözleşmeye Aykırılıktan Doğan Manevi Tazminat**, İstanbul, On İki Levha, 2008, s. 78; Demirkıran, **a.g.e.,** s. 900; Gölcüklü, **Montreal**, s. 165-166.

[438] Oğuzman/Öz, **Cilt 1**, s. 435-436; Oğuzman/Öz, **Cilt 2**, s. 277 vd.; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **a.g.e.,** s. 656; Tandoğan, **Akit**, s. 339; Kılıçoğlu, **a.g.e.,** s. 313; Nomer, **a.g.e.,** s. 350; Reisoğlu, **a.g.e.,** s. 261 vd.; ; Eren, **a.g.e.,** 814.

[439] Oğuzman/Öz, **Cilt 2**, s. 258; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **a.g.e.,** s. 656; Tandoğan **Akit**, s. 337; Kılıçoğlu, **a.g.e.,** s. 313; Nomer, **a.g.e.,** s. 350; Reisoğlu, **a.g.e.,** s. 233-234; Eren, **a.g.e.,** 817.

[440] Demirkıran, **a.g.e.,** s. 905; Gölcüklü, **Montreal**, s. 164; Gölcüklü, **Hava Hukuku**, s. 189; İlyas Çeliktaş "AB 261/2004 Sayılı tüzüğüne Göre Havayolu Taşıyıcısının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu ve Yolcu Hakları", **Hava Taşıma Hukuku Sempozyumu**, Editör: İlyas Çeliktaş, İstanbul, Beta, 2012, s. 100. Hava taşıyıcısının sözleşmeye aykırılığa ilişkin sorumluluğunun kusursuz sorumluluk olarak kabul edilmesi gerektiği yukarıda açıklanmıştır. Daha fazla bilgi için bkz. II. Bölüm, 2.4. Başlık.

bu sözleşmeye aykırılık halinin yolcunun kişilik hakkını ihlal etmesi[441], bu ihlal sonucu yolcunun bir manevi zarara uğraması[442] ve bu sözleşmeye aykırılıkla manevi zarar arasında uygun illiyet bağının bulunması[443] gerekir. Son olarak ilgili sözleşmeye aykırılık halinin manevi tazminatı gerektirmesi şarttır[444].

Belirtmek gerekir ki, sözleşmenin üçüncü kişi yararına yapıldığı durumlarda, bu sayılan şartların somut olayda oluşması halinde, yolcu sıfatına sahip olan kişi değil, sözleşmeyi yapan kişi de manevi zararını tazmin edebilecektir. Örneğin, mesleği sebebiyle kızıyla yalnızca beş senede bir ve sadece bir gün görüşebilen bir babanın, bir havayolu firmasından kızı adına bilet alarak, kızını bulunduğu yere havayolu taşımasıyla ulaştırmayı amaçlaması ancak varma noktasındaki gecikme sebebiyle kararlaştırılan günde kızının, bulunduğu yere ulaşamaması sebebiyle manevi zarara uğradığı ve bu zararını tazmin edebileceği kabul edilmelidir.

Dikkat edilmesi gereken bir başka önemli nokta ise şudur ki, VK ve MK hükümlerinde düzenlenen sözleşmeye aykırılık halleri sınırlı sayıdadır. Bu hallerden birisinin varma noktasındaki gecikme hali olması sebebiyle Türk hukuku bakımından sadece ve sadece varma noktasındaki gecikme sebebiyle ortaya çıkan manevi zararların tazmin edilebileceği kabul edilmeli, bu sebepten bağımsız bir şekilde veya uygun illiyet bağı içermeden ortaya çıkan manevi zararların ise tazmin edilebilmesi kabul edilmemelidir[445].

---

[441] Oğuzman/Öz, **Cilt 2**, s. 257; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **a.g.e.,** s. 663; Tandoğan, **Akit**, s. 330, 337; Kılıçoğlu, **a.g.e.,** s. 313; Nomer, **a.g.e.,** s. 350; Reisoğlu, **a.g.e.,** s. 233; Eren, **a.g.e.,** 817-818; Selamoğlu, **a.g.e.**, s. 156-157; Gölcüklü, **Montreal**, s. 165; Gölcüklü, **Hava Hukuku**, s. 189; Demirkıran, **a.g.e.,** s. 902-904; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 324-328. Manevi zararın tazmin edilebilir olması için kişilik hakkının ihlal edilmesinin zorunlu olmadığı yönünde bkz. **A.g.e.,** s. 333. Yargıtay'ın bu yönde vermiş olduğu kararlar için bkz. Yargıtay 11. HD, E: 2012/11063, K: 2013/9723, T: 13.05.2013, (www.kazancı.com), (E.T.: 08.01.2019); Yargıtay 11. HD, E: 2004/8899, K: 2005/6840, T: 28.06.2005, (www.kazancı.com), (E.T.: 08.01.2019); Yargıtay HGK, E: 1001/11-1161, K: 2001/1152, T: 12.12.2001, (www.kazancı.com), (E.T.: 08.01.2019); Yargıtay 11. HD., E: 2013/16816, K: 2014/6127, T: 28.03.2014, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018); Yargıtay 11 HD., E: 2015/10156, K: 2016/539, T: 20.01.2016, (www.kazancı.com), (E.T.: 02.05.2018); Eriş, **a.g.e,** s. 176, 187-189. Yargıtay'ın hava taşıyıcısının sınırlı sorumluluktan kısmen veya tamamen yararlanamadığı hallerden olan "*pervasızca*" hareket etmesi sebebiyle hava taşıma sözleşmesinin ihlal edilmesi halinde kişilik haklarının ihlal edilmiş olması şartına bakılmaksızın doğrudan manevi zarara hükmedilmesi gerektiğine ilişkin vermiş olduğu bir karar için bkz. Yargıtay 11. HD, E: 2013/2491, K: 2013/19381, T: 01.11.2013 (www.kazancı.com), (E.T.: 08.01.2019); Demirkıran, **a.g.e.,** s. 900.

[442] Oğuzman/Öz, **Cilt 2**, s. 264; Tandoğan, **Akit**, s. 337; Kılıçoğlu, **a.g.e.,** s. 455; Reisoğlu, **a.g.e.,** s. 240; Eren, **a.g.e.,** 818.

[443] Oğuzman/Öz, **Cilt 2**, s. 266; Tandoğan, **Akit**, s. 337; Kılıçoğlu, **a.g.e.,** s. 668; Reisoğlu, **a.g.e.,** s. 241; Eren, **a.g.e.,** 819.

[444] Genç Arıdemir, **a.g.e.,** s. 75; Gölcüklü, **Hava Hukuku**, s. 189; Gölcüklü, **Montreal**, s. 167.

[445] Gölcüklü, **Hava Hukuku**, s. 189; Gölcüklü, **Montreal**, s. 167; Demirkıran, **a.g.e.,** s. 905.

VK ve MK bakımından yapılmış olan tüm bu değerlendirmeler, TSHK hükümlerine tabi iç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşıma faaliyetleri bakımından da geçerli olacaktır. Zira TSHK da VK ve MK gibi hava taşıyıcısının sözleşmesel sorumluluğunu düzenlemekte ve varma noktasındaki gecikme özelinde ortaya çıkan sözleşmeye aykırılık halleri bakımından da TBK m. 114/2 hükmü gereğince, TBK m. 58 hükmünün kıyasen uygulanabilir olduğu kabul edilmelidir[446].

2.3.1.4. Uygun İlliyet Bağı

Hava taşıyıcısının VK, MK ve TSHK kapsamında varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin hukuki sorumluluğunun bulunması için hem hava taşıyıcısının taşımanın zamanında ve gereği gibi yerine getirilmesi borcuna aykırı davranması hem de bu aykırılık sonucu meydana gelen varma noktasındaki gecikme ile bu gecikmeden doğan (tazmin edilebilir nitelikli) zararlar arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekir[447].

2.3.2. AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği Bakımından Uygulanma ve Sorumluluk Şartları

AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği bakımından sorumluluk şartlarının belirlenebilmesi için öncelikle bu iki mevzuatın uygulanma şartlarının tespit edilmesi gerekir. Bu tespitin yapılmasından sonra sorumluluk şartları değerlendirilecektir.

Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin oluşturulma esası AB Tüzüğü'ne dayanmaktadır. Bu sebeple Yolcu Hakları Yönetmeliği birkaç farklılık dışında AB Tüzüğü ile hemen hemen aynı şekilde kaleme alınmıştır. AB Tüzüğü'nde kalkış noktasındaki gecikme, m. 6 hükmünde düzenlenmişken, Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde ise m. 7 hükmünde düzenlenmiştir. AB Tüzüğü m. 6 ve Yolcu

---

[446] TSHK'da bu duruma ilişkin özel bir düzenleme bulunmadığı için m. 106 hükmü devreye girecektir. Madde atfı gereği VK ve MK'da da bu duruma ilişkin bir düzenleme bulunmadığı için TTK hükümlerine gidilecektir. Ancak TTK'da da manevi zararların tazminine ilişkin özel bir düzenleme bulunmadığı için TTK m. 1/2 ve TMK m. 5 hükmü gereği, TBK m. 114/2 ve TBK m. 58 hükümleri uygulama alanı bulacaktır.

[447] Marşan, **a.g.e.,** s. 110; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 110; Güleç Uçakhan, **a.g.e.,** s. 92; Gölcüklü, **Montreal**, s. 254; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 161-162. Fiili zarar bakımından gerçek bir illiyet bağı aranırken, yoksun kalınan kar için farazi veya ihtimali bir illiyet bağı aranır. Bkz. Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **a.g.e.,** s. 868. Bu yönde Yargıtay'ın verdiği bir karar için ayrıca bkz. **A.g.e.,** s. 868, dn. 24.

Hakları Yönetmeliği m. 7 hükümlerinde kalkış noktasında gerçekleşecek bir gecikme durumunda yolcu haklarının neler olduğunu içermektedir[448].

AB Tüzüğü m. 1 hükmüne göre[449], uçağa kabul edilmeme, uçuş iptali ve kalkış noktasındaki gecikme durumlarında yolcular için asgari hakların tesis edilmesinin amaçlandığı belirtilmiştir. AB Tüzüğü m. 3/1 hükmünde[450], bu tüzük hükümleri

[448] Bu noktada SHGM düzenlemelerinin normlar hiyerarşisindeki yerinin ve uygulanma sorununun ele alınması gerekir. Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 3/1, bent 3 hükmü gereğince, bu yönetmeliğin hukuki dayanağını AB Tüzüğü oluşturmaktadır. Belirtmek gerekir ki, Avrupa Birliği tüzükleri, Türk hukuku bakımından kanunlara denk gelen hukuk kaynaklarındandır. Bu nedenle AB Tüzüğü'nde düzenlenen konuların, Türk hukuku bakımından bir yönetmelikle düzenlenmesi hukuki açıdan isabetli değildir. Buna ek olarak, Türkiye'nin Avrupa Birliği'ne tam üye olmadığı göz önünde bulundurulduğunda, Avrupa Birliği tüzüklerinin Türk hukukuna aktarılması zorunluluğu olmadığı gibi, bu tüzüklerin Türk hukuku bakımından doğrudan uygulanma imkânı da bulunmamaktadır. Normlar hiyerarşisi bakımından yönetmelikler, kanun ve tüzüklerden daha alt basamakta bulunan bir hukuk kaynağı olduğundan, yönetmeliklerin çıkarılabilmesi için kanuni bir dayanağının yani bir kanunun ya da bir tüzüğün bulunması zorunludur. Yolcu Hakları Yönetmeliği bakımından ise, bu yönetmeliğin hukuki dayanağını oluşturan, Türk hukukunda herhangi bir kanun ya da tüzük bulunmamaktadır. Bu nedenle, havayoluyla seyahat eden yolcuların haklarının, AB Tüzüğü'nün esas alınarak Türk hukuku bakımından bir yönetmelikle düzenlenmesi, normlar hiyerarşisi açısından doğru değildir. Tüm bu açıklamalar göz önünde bulundurulduğunda denilebilir ki, Türk hukukunda havayoluyla seyahat eden yolcuların haklarının yönetmelikle değil, AB Tüzüğü'nden ve AB Adalet Divanı'nın kararlarından yararlanılarak, günümüz şartlarına uygun bir kanunla düzenlenmesi gerekmektedir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Durgut, **a.g.e.,** s. 196; Serdar, **a.g.e.,** s. 2417-2418. Danıştay'ın Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin normlar hiyerarşisine aykırı olmadığına ilişkin vermiş olduğu karar için bkz. Danıştay 10. D., E: 2012/6416, K: 2016/1871, T: 11.04.2016, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 04.08.2018).

[449] AB Tüzüğü m. 1 hükmü şu şekildedir: *"1. This Regulation establishes, under the conditions specified herein, minimum rights for passengers when:*
(a) they are denied boarding against their will;
(b) their flight is cancelled;
(c) their flight is delayed.
2. Application of this Regulation to Gibraltar airport is understood to be without prejudice to the respective legal positions of the Kingdom of Spain and the United Kingdom with regard to the dispute over sovereignty over the territory in which the airport is situated.
3. Application of this Regulation to Gibraltar airport shall be suspended until the arrangements in the Joint Declaration made by the Foreign Ministers of the Kingdom of Spain and the United Kingdom on 2 December 1987 enter into operation. The Governments of Spain and the United Kingdom will inform the Council of such date of entry into operation."

[450] AB Tüzüğü m. 3 hükmü şu şekildedir: "*1. This Regulation shall apply:*
(a) to passengers departing from an airport located in the territory of a Member State to which the Treaty applies;
(b) to passengers departing from an airport located in a third country to an airport situated in the territory of a Member State to which the Treaty applies, unless they received benefits or compensation and were given assistance in that third country, if the operating air carrier of the flight concerned is a Community carrier.
2. Paragraph 1 shall apply on the condition that passengers:
(a) have a confirmed reservation on the flight concerned and, except in the case of cancellation referred to in Article 5, present themselves for check-in,
- as stipulated and at the time indicated in advance and in writing (including by electronic means) by the air carrier, the tour operator or an authorised travel agent,
or, if no time is indicated,
- not later than 45 minutes before the published departure time; or
(b) have been transferred by an air carrier or tour operator from the flight for which they held a reservation to another flight, irrespective of the reason.

Avrupa Birliği üyesi devletlerden birinin ülkesinde bulunan havaalanından hareket eden yolcularla veya üçüncü bir ülkede bulunan havaalanından Avrupa Birliği üyesi bir devlet ülkesinde bulunan bir havaalanına gitmek üzere hareket eden yolculara, yolcuların üçüncü ülkede hizmet veya yardım almamış olması halinde ve hava taşıyıcısının da Avrupa Birliği menşeli hava taşıyıcısı olması şartıyla uygulanacağı düzenlenmiştir. AB Tüzüğü bu durumda, Avrupa Birliği menşeli olmayan hava taşıyıcıları tarafından üçüncü ülkelerden Avrupa Birliği üyesi bir devlet ülkesine yapılacak olan hava taşımalarına uygulanmaz. Tüzüğün m. 3/3 hükmüne göre, bu tüzük ücretsiz veya kamuya doğrudan veya dolaylı olarak uygulanmayan indirimli bir ücret karşılığı seyahat eden yolculara uygulanmaz. Örneğin, pilot, hostes gibi bir iş sözleşmesi kapsamında hava taşıma işletmesinde[451] çalışan kişilerin, görevli oldukları uçuşlar dışında ücretsiz ya da indirimli seyahat etmeleri halinde AB Tüzüğü uygulanmaz.

Avrupa Birliği Adalet Divanı, AB Tüzüğü'nün uygulanma alanı ile ilgili vermiş olduğu bir kararında[452], gidiş-dönüş şeklinde alınan uçuş biletinin tek bir sefer olarak değerlendirilemeyeceğini, her bir uçuşun ayrı bir seferi ifade ettiğine karar vermiştir. Kararda gidiş-dönüş bilet kapsamında Avrupa Birliği sınırları içerisinde kalan bir havaalanından gerçekleştirilen uçuş bakımından AB Tüzüğü'nün uygulama alanı bulabileceği, ancak Avrupa Birliği sınırları dışında kalan bir

---

3. This Regulation shall not apply to passengers travelling free of charge or at a reduced fare not available directly or indirectly to the public. However, it shall apply to passengers having tickets issued under a frequent flyer programme or other commercial programme by an air carrier or tour operator.

4. This Regulation shall only apply to passengers transported by motorised fixed wing aircraft.

5. This Regulation shall apply to any operating air carrier providing transport to passengers covered by paragraphs 1 and 2. Where an operating air carrier which has no contract with the passenger performs obligations under this Regulation, it shall be regarded as doing so on behalf of the person having a contract with that passenger.

6. This Regulation shall not affect the rights of passengers under Directive 90/314/EEC. This Regulation shall not apply in cases where a package tour is cancelled for reasons other than cancellation of the flight."

[451] Uçuşu gerçekleştirecek olan hava taşıma işletmesi sıfatının kapsamına ilişkin Avrupa Birliği Adalet Divanı 3. Dairesi'nin vermiş olduğu bir karar için bkz. C-532/17, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:62017CA0532&qid=1558317719123&from=EN, (E.T.: 02.05.2018).

[452] Doktrinde bu karar, *Schenkel* kararı olarak bilinmektedir. Bkz. Serdar, **a.g.e.,** s. 2332; İlke Göçmen/Harun Keskin, "Avrupa Birliği Adalet Divanının Kararları Işığında Havayolu Yolcu Hakları İle İlgili 261/2004 Sayılı Tüzük", **TBB Dergisi**, S: 135, 2018, s. 451. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62007CJ0173&qid=1554915321727&from=EN, (E.T.: 02.04.2018). Ayrıca bkz. Gölcüklü, **Montreal**, s. 257.

havaalanından gerçekleştirilen dönüş seferi bakımından AB Tüzüğü uygulama alanı bulamayacağı belirtilmiştir.

AB Tüzüğü'ndeki madde hükümlerinin özellikle kalkış noktasındaki gecikme bakımından yolcu haklarının tesis edilmesi noktasında tam bir koruma sağlayamaması ve bu hakların sınırlarının tam olarak belirlenememesi nedeniyle AB Komisyonu tarafından 13 Mart 2013 tarihinde, hem bu tüzüğün hem de 2027/97 Sayılı Tüzüğü'n değiştirilmesine ilişkin yeni bir tasarı yayınlanmıştır[453]. Avrupa Parlamentosu 22 Ocak 2014 tarihinde bu tasarıda bazı değişiklikler yaparak, tasarıyı yayınlamıştır. Tasarının son hali, 05 Şubat 2014 tarihinde onaylanmıştır[454]. Tüm bu gelişmelere rağmen süreç tıkanmış ve bunun üzerine ilgili komisyon tarafından 15 Haziran 2016 yılında mevcut durumdaki AB Tüzüğü ile ilgili yorumlayıcı rehber ilkeler adında bir bildirim[455] yayınlamıştır. Bu bildirimin amacı, AB üyesi ülke mahkemeleri de dâhil olmak üzere, tüzüğün hükümlerini uygulamakla yükümlü tüm mercilere yeknesaklığın oluşturulması amacıyla rehberlik etmektir[456].

Başta tazminat hakkı olmak üzere tasarıdaki yolcu haklarına ilişkin değişiklikler aşağıda[457] açıklanacak olup, burada diğer değişikliklerden bahsedilecektir. Ayrıca olağanüstü hallere yönelik yapılan değişiklikler de bu konunun incelendiği başlık altında[458] açıklanacaktır.

Bu tasarı ile özellikle kalkış noktasındaki gecikmeleri ve uçuş iptalleri hallerinde yolcu haklarına ilişkin bazı değişiklikler yapılmış ve olağanüstü hal kavramı daha açık hale getirilmiştir[459]. Tasarıda kalkış noktasındaki gecikme dışında asfalt gecikmeleri de ele alınmıştır. Buna göre asfalt gecikmesi, kalkış noktasında

---

[453] Bkz. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52013SC0062&qid=1557088225298&from=EN, (E.T.: 05.05.2018).

[454] Bkz. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52014AP0092&qid=1558316404240&from=EN, (E.T.: 05.05.2018). Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Hülya Göktepe, "Havayolu İle Yolcu Taşımacılığında Uçuş İptali ve Gecikmelerinde Yolcu Hakları", **V. Ulusal Havacılık ve Uzay Konferansı**, Kayseri, 2014, s. 3; Göçmen/Keskin, **a.g.e.,** 482.

[455] Bkz. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:52016XC0615(01)&qid=1557177276752&from=EN, (E.T.: 07.05.2018).

[456] Göçmen/Keskin, **a.g.e.,** s. 482.

[457] Bkz. II. Bölüm, 3.3.2.4. Başlık.

[458] Bkz. II. Bölüm, 4.3.1. Başlık.

[459] Göktepe, **Uçuş İptali,** s. 1; Truxal, **a.g.e.,** s. 112-114; Güner-Özbek, **Yolcu Hakları**, s. 1219.

yolcunun uçağa alınmaya başlanması ile kalkış zamanı arasında uçağın zeminde kalma süresine ya da varma noktasında, uçağın havaalanına inmesi ile yolcunun uçaktan tahliye edilmesinin başlaması arasındaki süreye göre hesaplanmaktadır[460]. Asfalt gecikmesinin söz konusu olduğu durumlardaki yolcu hakları da yine ilgili başlıkta[461] açıklanacaktır.

Tasarıda, kaçırılan bağlantılı uçuşlar bakımından da yolcu hakları düzenlenmiştir. Buna göre, bir önceki uçuş kapsamında kalkış noktasındaki gecikme sebebiyle bağlantılı uçuşunu kaçıran yolcuya, bu gecikme sebebiyle varma noktasına en az 2 saat geç ulaşılacaksa, bağlantılı uçuşu gerçekleştirecek olan hava taşıma işletmesi tarafından hizmet haklarının tesis edilmesi gerekir. Kaçırılan bağlantılı uçuş sebebiyle AB içi uçuşlarda ve 3500 km'den daha kısa mesafeli olacak şekilde AB içinden üçüncü ülkelere ya da üçüncü ülkelerden AB ülkelerine gerçekleştirilen uçuşlarda varma noktasına en az 5 saat geç ulaşılacaksa, gecikmeye sebep olan hava taşıma işletmesi tarafından yolcuya 400 Euro tazminat ödenmesi gerekir[462].

Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 1 hükmünde[463] bu yönetmeliğin amacının, havayoluyla seyahat eden yolcuların sahip olduğu haklar ve bu hakların geçerli olduğu durumlar ile yolcuların uçağa kabul edilmediği, uçuşlarının iptal edildiği ve uçuşlarının ertelendiği yani kalkış noktasında gecikme meydana geldiği durumlardaki asgari haklarını belirlemek ve düzenlemek olduğu belirtilmiştir. Bu madde hükmü yönetmeliğin hangi durumlarda uygulanacağını ortaya koymaktadır. Yönetmeliğin m. 2 hükmünde[464] ise, yönetmeliğin uygulama alanına hangi yolcuların girdiğini düzenlemektedir.

---

[460] Göktepe, **Uçuş İptali,** s. 5; Güner-Özbek, **Yolcu Hakları**, s. 1218.
[461] Bkz. Bkz. II. Bölüm, 3.3.2.4. Başlık.
[462] Göktepe, **Uçuş İptali,** s. 6.
[463] Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 1 hükmü şu şekildedir: *"Bu Yönetmeliğin amacı, havayolu ile seyahat eden yolcuların sahip olduğu haklar ve bu hakların geçerli olduğu durumlar ile yolcuların uçağa kabul edilmediği, uçuşlarının iptal edildiği ve uçuşlarının ertelendiği durumlardaki asgari haklarını belirlemek ve düzenlemektir."*
[464] Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 2 hükmü şu şekildedir: *"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 tarifesiz 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,

Yolcu Hakları Yönetmeliği, merkezi Türkiye'de bulunan hava taşıma işletmelerinin Türkiye'deki havaalanlarına ya da havaalanlarından gerçekleştirdikleri tarifeli ve tarifesiz tüm uçuşlara uygulanmaktadır. Ayrıca yönetmelik, merkezi Türkiye dışında bulunan yabancı hava taşıma işletmelerinin ise sadece Türkiye sınırları içerisindeki havaalanlarından gerçekleştirdikleri tarifeli ve tarifesiz tüm uçuşlara uygulanmaktadır[465]. Örneğin, Türk Hava Yolları'nın Antalya-İstanbul, Ankara-Madrid ve Madrid-İstanbul uçuşları Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin uygulama alanına girmektedir. Buna karşılık merkezi Türkiye dışında bulunan bir yabancı hava taşıma işletmesinin, örneğin KLM[466]'nin İstanbul-Paris seferi Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin uygulama alanına girmekteyken, Paris-İstanbul seferi Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin uygulama alanına girmemektedir.

Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin bu şekilde gerçekleştirilen uçuşlara uygulanabilmesi için Türkiye dışındaki bir ülkeden çıkış yapan Türk menşeli hava taşıma işletmesinin yaptığı uçuşta yer alan yolcunun o ülke kanunları kapsamında tazminat, hizmet ve yardım almamış olmalıdır. Yolcu tazminat, hizmet veya yardım almışsa bu gibi durumlarda Yolcu Hakları Yönetmeliği hükümleri uygulanmamalıdır[467]. Örneğin, THY'nin Amsterdam-İstanbul seferi hem AB Tüzüğü'nün hem de Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin uygulama alanına girer. Bu uçuştaki ilgili yolcu, ancak AB Tüzüğü kapsamında belirtilen hakları elde edememişse, Yolcu Hakları Yönetmeliği hükümleri uygulanabilecektir.

Avrupa Birliği üyesi ülkelerin şehirlerinden Türkiye'ye gerçekleştirilen seferlere, AB Tüzüğü uygulanmaktadır. Buna karşılık Avrupa Birliği üyesi olmayan ülkelerden, merkezi Türkiye'de bulunmayan yabancı hava taşıma işletmeleri tarafından Türkiye'ye gerçekleştirilen uçuşlar, hem Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin

---

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 biletle 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."

[465] Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 2/1, bent a. Ayrıca bkz. Durgut, **a.g.e.,** s. 197.

[466] Hollanda menşeli bir hava taşıma işletmesidir. Açılımı *Koninklijke Luchtvaart Maatschappij* şeklindedir.

[467] Serdar, **a.g.e.,** s. 2331.

hem de AB Tüzüğü'nün uygulama alanı dışında kalmaktadır. Bu şekilde yabancı hava taşıma işletmeleri tarafından Türkiye'ye gerçekleştirilen uçuşlarda Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin uygulanabilmesi için, taraflar arasındaki hava taşıma sözleşmesinde uygulanacak hukuk kuralı olarak Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin seçilmesi veya uluslararası özel hukuk alanında kanunlar ihtilafı yani bağlama kurallarının yine Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin uygulanmasına uygun olması halinde uygulanabilir[468].

Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 2/1, bent a hükmüne göre bu yönetmelik, yönetmelik kapsamında gerçekleştirilecek olan uçuşlarda, ilgili uçuş için onaylanmış rezervasyona sahip olan ve hava taşıma işletmesi, tur operatörü veya yetkili bir seyahat acentesi tarafından önceden ve yazılı olarak (elektronik ortam da dâhil olmak üzere) belirtilen saatte ve öngörülen şekilde veya havayolu işletmesinin bilet satışında belirttiği süreden önce veya bu şekilde herhangi bir süre belirtilmediği takdirde, ilan edilen hareket saatinden en geç kırk beş dakika önce, uçuş öncesi kontrole (check-in) başvuran yolcuları kapsamaktadır.

Yönetmeliğin m. 2/1, bent b ve bent c hükümlerine göre ise, bir hava taşıma işletmesi veya tur operatörü tarafından, sebebe bakılmaksızın, bilette belirtilen uçuştan başka bir uçuşa aktarılmış olan yolcular ile ücretsiz seyahat eden yolcular ve doğrudan veya dolaylı olarak halka açık olmayan indirimli biletle seyahat eden yolcular ile biriktirilen mil veya puanlarla seyahat eden yolcular da yönetmelik kapsamındadır. Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin uygulama alanına tüm ücretsiz ve indirimli uçuşları dâhil olduğu için böyle bir durumda yönetmelik uygulama alanı bulur. Bu bakımından Yolcu Hakları Yönetmeliği ile AB Tüzüğü arasında farklılık vardır.

Kanaatimizce, Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın AB Tüzüğü'nün uygulama alanı bakımından gidiş-dönüş uçak biletleri için vermiş olduğu karar, Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin gidiş-dönüş uçak biletlerine uygulanması bakımından ölçüt olarak alınmalıdır. Buna göre, merkezi Türkiye dışında kalan yabancı bir hava taşıma işletmesinden gidiş-dönüş uçak bileti alınması durumunda, Türkiye'den kalkan gidiş

[468] Durgut, **a.g.e.,** s. 198.

seferi için Yolcu Hakları Yönetmeliği uygulama alanı bulurken, yabancı ülkeden gerçekleştirilen dönüş seferi için uygulama alanı bulamayacaktır[469].

Bu niteliklere sahip olan uçuşlardan sadece motorlu ve sabit kanatlı hava araçlarıyla yapılanlar, Yolcu Hakları Yönetmeliği hükümlerinin uygulama alanına girer. Yönetmelikte hava aracı tanımlanmamış olsa da TSHK m. 3 hükmünde hava aracı tanımlandığı için bu tanımın ve bu tanıma ilişkin açıklamaların dikkate alınması gerekir[470].

Paket tur sözleşmelerine ilişkin de bir değerlendirme yapmak gerekir**.** Zira paket tur sözleşmesi kapsamında havayolu ile ulaştırma hizmetinin de verilmesinin kararlaştırıldığı durumlarda, uçağa kabul edilmeme, uçuşun iptali ve gecikmesi hallerinde, yolcuların Yolcu Hakları Yönetmeliği ile Paket Tur Sözleşmeleri Yönetmeliği[471] hükümlerinden birlikte yararlanıp yararlanamayacakları büyük bir önem taşımaktadır. Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 2/3 hükmüne[472] göre, bu yönetmelik yolcuların, 13.6.2003 Tarihli ve 25137 Sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Paket Tur Sözleşmeleri Uygulama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmelik'te yer alan haklarını etkilemez. Bu durumdaki yolcular her iki mevzuat kapsamında kendilerine tanınan haklardan yararlanabilirler. Örneğin, kalkış

---

[469] Bu durumlara ek olarak bağlantılı/aktarmalı uçuşlarda *code share* uçuş söz konusu ise, tüm uçuşların tek bir uçuş olarak kabul edilmesi gerekir ve bu durumda ilk kalkış noktasında uygulanma şartlarının oluşmasına göre AB Tüzüğü ve/veya Yolcu Hakları Yönetmeliği uygulama alanı bulur. Aktarmaların yapıldığı noktalar bakımından ise, AB Tüzüğü ve/veya Yolcu hakları Yönetmeliği'nin uygulanma şartlarının gerçekleşip gerçekleşmediğine bakılması ve ona göre hareket edilmesi gerekir. Zira aktarma noktasından/noktalarından uçuşa devam eden hava taşıyıcısının veya aktarma noktasının/noktalarının her iki mevzuatın uygulama alanına girmemesi gibi bir durum da söz konusu olabilir. Aktarmalı/bağlantılı uçuşlarda *code share* uçuş söz konusu değilse, bu durumda varma noktası hariç her bir uçuş noktası bakımından AB Tüzüğü ve/veya Yolcu Hakları Yönetmeliği hükümlerinin uygulanma şartlarının oluşup oluşmadığının tespit edilmesi gerekir. Müteakip uçuşlar bakımından ise, VK, MK ve TSHK hükümleri gereğince tek bir uçuş söz konusu olacağı için bağlantılı/aktarmalı uçuşlarda *code share* uçuşun söz konusu olduğu durumlara ilişkin yapılan açıklamalar geçerli olacaktır. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Serdar, **a.g.e.,** s. 2331-2334; Kazım Sedat Sirmen, "Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 11 Şubat 2004 Tarihli ve 261/2004 Sayılı Tüzük'ünün 2(1), 5, 6 ve 7. Maddelerinin Yorumlanmasına İlişkin Avrupa Birliği Adalet Divanı Tarafından Verilen Sturgeons v. Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) ve Böck-Lepuschitz v. Air France SA (C-432/07) Ön Karar Davası Kararı ve Kararın Değerlendirilmesi, **Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergis**i, C: 3, S: 2, 2014, s. 194.

[470] Bkz. I. Bölüm, 3.6. Başlık.

[471] R.G., T: 14.01.2015, S: 29236. Yönetmelik metni için ayrıca bkz. http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=7.5.20446&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=paket, (E.T.: 11.05.2018).

[472] Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 2/3 hükmü şu şekildedir: *"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."*

noktasında gecikmeye maruz kalan ve ancak bu sebeple paket turu iptal edilmeyen bir yolcu hem Yolcu Hakları Yönetmeliği'ne hem de Paket Tur Sözleşmeleri Yönetmeliği'ne dayanarak başta tazminat hakkı olmak üzere kendisine bu iki yönetmelik kapsamında tanınan bütün haklarını hem hava taşıma işletmecisinden hem de paket tur operatöründen talep edebilecektir.

Bununla birlikte Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 13/1 hükmüne[473] göre, bu yönetmelik kapsamında yolcuya ödenen tazminat miktarları, Paket Tur Yönetmeliği uyarınca ödenecek tazminattan mahsup edilebilir. Ancak Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 2/3 hükmüne göre, uçuş iptali dışında herhangi bir sebeple paket turun iptal edilmesi halinde, bu yönetmelik hükümleri uygulanmaz. Aynı şekilde, AB Tüzüğü m. 3/6 hükmüne[474] göre de, uçuş iptali dışında herhangi bir sebeple paket turun iptal edilmesi halinde, bu tüzük hükümleri uygulanmaz.

Son olarak belirtmek gerekir ki, AB Tüzüğü m. 15/1 ve Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 16/1 hükümlerinde bu mevzuatlar kapsamında sorumlu olan kişilerin yolculara karşı yükümlülüklerinin sınırlandırılamayacağı ve ortadan kaldırılamayacağı ifade edilmiştir. Hava taşıma işletmesinin bu şekilde yükümlülüğünü sınırlandırmaya ilişkin hükümler ise genellikle genel işlem şartları içinde ve bazen de sözleşmede yer almaktadır ve yolcunun sırf bu belgeleri imzalaması, bu hükümleri geçerli hale getirmez. Bir başka anlatımla sözleşmede veya genel işlem şartları içinde yer alan bu tarz hükümler, yolcunun bu belgelerde imzası bulunsa dahi yolcu haklarının sınırlandırılması anlamına geleceği için geçerli olmaz.

AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin uygulanma şartları tespit edildiğine göre, sorumluluk şartlarının değerlendirilmesi gerekir. AB Tüzüğü m. 6[475]

---

[473] Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 13/1 hükmü şu şekildedir: *"Yolcuların diğer kanun ve düzenlemelerden doğan tazminat talep etme hakları saklıdır. Bu Yönetmelik kapsamında ödenen tazminat söz konusu tazminattan mahsup edilebilir."*

[474] AB Tüzüğü m. 3/6 hükmü şu şekildedir: *"This Regulation shall not affect the rights of passengers under Directive 90/314/EEC. This Regulation shall not apply in cases where a package tour is cancelled for reasons other than cancellation of the flight."*

[475] AB Tüzüğü m. 6 hükmü şu şekildedir: *"1. When an operating air carrier reasonably expects a flight to be delayed beyond its scheduled time of departure:*
(a) for two hours or more in the case of flights of 1500 kilometres or less; or
(b) for three hours or more in the case of all intra-Community flights of more than 1500 kilometres and of all other flights between 1500 and 3500 kilometres; or
(c) for four hours or more in the case of all flights not falling under (a) or (b),

ve Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 7[476] hükümlerinde kalkış noktasındaki gecikme durumu düzenlenmiştir. Her iki madde hükmünde de belirlenen sürelerde gecikmenin gerçekleşmiş olması hava taşıyıcısının sorumluluğu için yeterlidir. Buna göre, madde hükümlerinde herhangi bir zararın meydana gelmiş olmasına bakılmaz. VK, MK ve TSHK kapsamındaki sorumluluk şartlarından biri olan zarar şartı, AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında aranmamaktadır[477]. Zarar şartı aranmadığı için varma noktasındaki sorumluluk için aranan bir diğer şart olan gecikme ile zarar arasındaki uygun illiyet bağı da kalkış noktasındaki sorumluluk bakımından aranmaz.

AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği bakımından önemli olan tek husus, uygulanma şartları kapsamında yolcu sıfatına sahip olan kişinin belirlenen sürelerde kalkış noktasındaki gecikmeye maruz kalması olduğu için varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlar bakımından sözleşmenin üçüncü kişi yararına yapılmış olması durumunun burada incelenmesine ve değerlendirilmesine gerek yoktur. Başka bir değişle, kalkış noktasındaki gecikme özelinde sözleşmeyi üçüncü kişi adına yapan sözleşme tarafının yani yolcu sıfatına sahip olmayan sözleşme tarafın AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında başta tazminat hakkı olmak üzere herhangi bir hak talebinde bulunabilmesi mümkün değildir.

---

passengers shall be offered by the operating air carrier:
(i) the assistance specified in Article 9(1)(a) and 9(2); and
(ii) when the reasonably expected time of departure is at least the day after the time of departure previously announced, the assistance specified in Article 9(1)(b) and 9(1)(c); and
(iii) when the delay is at least five hours, the assistance specified in Article 8(1)(a).
2. In any event, the assistance shall be offered within the time limits set out above with respect to each distance bracket."

[476] Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 7 hükmü şu şekildedir: *"(1) Uçuşu icra eden hava taşıma işletmesi bir uçuşun planlanan hareket saatinden itibaren,*
a) 1500 kilometreden (1500 km dahil) daha kısa ve iç hatlardaki uçuşlar için iki saat veya daha fazla,
b) 1500 ile 3500 (3500 km dahil) kilometre arası uçuşlar için üç saat veya daha fazla,
c) 3500 kilometreden daha uzun uçuşlar için dört saat veya daha fazla,
tehir edilmesini beklediğinde yolculara aşağıdaki hususları teklif eder:
1) 10 uncu maddenin birinci fıkrasının (a) bendi ve 10 uncu maddenin ikinci fıkrasında belirtilen yardım.
2) Beklenen hareket saati, önceden ilan edilmiş hareket saatinden sonraki gün veya günler içerisinde olduğu takdirde, 10 uncu maddenin birinci fıkrasının (b) ve (c) bentlerinde belirtilen yardım.
3) Tehir en az beş saat olduğunda, 9 uncu maddenin birinci fıkrasının (a) bendinde belirtilen yardım.
(2) Uçuşu icra eden hava taşıma işletmesi, birinci fıkrada belirtilen tüm koşullarda, her mesafe dilimi ile ilgili olarak yukarıda belirtilen zaman sınırları dahilinde yolculara yardım teklif etmek zorundadır."

[477] McDonald, **a.g.e.,** s. 25; Serdar, **a.g.e.,** s. 2357.

Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği, kalkış noktasındaki her gecikmeyi kapsamamaktadır. AB Tüzüğü m. 6 ve Yolcu hakları Yönetmeliği m. 7 hükümlerine göre, uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesi, bir uçuşun planlanan hareket saatinden itibaren 1500 km dâhil veya daha kısa ve iç hatlardaki tüm uçuşlar için 2 saat veya daha fazla, 1500 ile 3500 km dâhil arası uçuşlar için 3 saat veya daha fazla, 3500 km'den daha uzun uçuşlar için 4 saat veya daha fazla, kalkış noktasında bir gecikme gerçekleşirse, ilgili yolculara bu mevzuat hükümleri kapsamında sahip oldukları hakları teklif etmek ve yerine getirmek zorundadır.

Düzenlenmiş olan bu sürelerin altında olan bir gecikme, tüzük ve yönetmelik kapsamında gecikme olarak ortaya çıkmaz ve bu sebeple ilgili yolcular, bu mevzuatlar kapsamında herhangi bir hak sahibi olamaz. Örneğin; kalkış noktasındaki gecikme süresi 1,5 saat olacak şekilde gerçekleştiyse, tüzük ve yönetmelik kapsamında bir gecikmenin oluştuğu söylenemez. Bu sebeple yolcu, bu gecikmeye dayanarak, uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesinden tüzük ve yönetmelik kapsamında bir hak talebinde bulunamaz.

Kalkış noktasındaki gecikme süresi, planlanan kalkış zamanı ile uçağın kalktığı an arasında geçen süre dikkate alınarak hesaplanmalıdır. Uçağın kalkış anı olarak ise, aprondan ayrılması ve tekerleklerinin yer ile irtibatının kesilmesi ölçütünün dikkate alınması gerekir[478]. Bir başka değişle kalkış noktasındaki gecikme için süre hesaplanırken yolcuların uçağa biniş işlemlerini yaptığı süreler de dâhil olmak üzere, uçağın içinde ve apronda geçirilen sürenin de dikkate alınması gerekir. Ayrıca yolcuların uçuş öncesi kontrol yani check-in işlemlerini yaptıktan sonra uçağa alınmayı beklerken veya aynı şekilde kalkış öncesi uçakta beklerken geçen sürelerin de kalkış noktasındaki gecikme süresine dâhil edilmesi gerekir.

Ayrıca belirtmek gerekir ki, AB Tüzüğü m. 12/1 ve Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 13/1 hükümlerine göre, hava taşıma işletmeleri tarafından yolculara sağlanan tazminat, yolcuların diğer mevzuat hükümlerinden doğan tazminat haklarını da ortadan kaldırmamaktadır. Diğer tazminat talepleri ise genellikle, hava taşıma sözleşmesinin diğer tarafı olan havayolu şirketine karşı, fiilen ya da kar kaybı

[478] Serdar, **a.g.e.,** s. 2393.

sebebiyle oluşan bir zarar şartının gerçekleşmesi halinde ileri sürülebilecektir. Bu durumun uygulamadaki en bariz örneği ise, yolcuların uçuşun gecikmesi, iptali veya uçağa kabul edilmemelerinden dolayı uğradıkları maddi ve manevi zararları için talep edebilecekleri tazminat haklarını VK m. 19, MK m. 19 ve TSHK m. 122 hükümleri çerçevesinde ileri sürebilmeleridir[479]. Bu husus, AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin uygulama alanı dışında meydana gelen zararlar bakımından geçerli olduğu için bu iki mevzuatın sorumluluk şartlarından bağımsız olarak düşünülmelidir.

Sonuç olarak, hava taşıyıcısının kalkış noktasındaki gecikmelerden doğan hukuki sorumluluğunun doğması için AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde belirlenen sürelerde gecikmenin meydana gelmesi yeterlidir. Bu sebeple VK, MK ve TSHK kapsamındaki sorumluluk şartlarında ele alınan zarar ve uygun illiyet bağı kavramlarına ilişkin bu başlık altında herhangi bir değerlendirme yapılmayacaktır.

2.4. Hava Taşıyıcısının Yolcu Taşımasındaki Gecikmeden Doğan Sorumluluğunun Hukuki Niteliği

Bu başlık altındaki değerlendirmelere geçmeden önce önemle belirtmek ki, AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde hava taşıyıcısının hukuki niteliğinin tespit edilmesine ilişkin doğrudan düzenlenmiş herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Ancak hem tüzükte hem de yönetmelikte olağanüstü sebeplerin hava taşıyıcısının sorumluluğunu ortadan kaldıracağı[480] belirtilmiştir. Ayrıca çalışma konusu özelinde AB Tüzüğü veya Yolcu Haklarının uygulama alanı bulduğu her havayolu yolcu taşımasının VK ya da MK ya da TSHK hükümlerine tabi olması gerektiği için kalkış noktasındaki gecikmeden doğan hukuki sorumluluğun tespitinde

[479] Hava taşıyıcısının, VK m. 19, MK m. 19 ve TSHK m. 122 hükümleri gereğince varma noktasındaki gecikmeden sorumlu olabilmesi için AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında düzenlenmiş olan tazminat hakkından farklı olarak bu gecikme sebebiyle fiili bir zararın da ortaya çıkması gerekmektedir. Bunun yanında, hava taşıyıcısının varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlardan sorumlu olabilmesi için bu gecikme ve zarar arasında uygun bir illiyet bağının bulunması da gereklidir. AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında düzenlenmiş olan tazminat miktarından daha fazla bir zarar doğmuşsa, örneğin, varma noktasındaki gecikme sebebiyle bağlantılı uçuş kaçırılmışsa ve bu nedenle de otel, ulaşım, yemek giderleri veya yeniden uçak bileti satın alma gibi masraflar yapılmışsa ya da yine varma noktasındaki gecikme nedeniyle kaçırılan bir ihale, duruşma veya ameliyat söz konusuysa, yine aynı şekilde bu sebeple otel rezervasyonu iptal edilmek zorunda kalındıysa ve konaklama bedeli de otelden geri alınamadıysa bu tarz hallerde AB Tüzüğü veya Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında düzenlenmiş olan tazminat hakkı oluşan bu zararları karşılayamaz.

[480] Bkz. II. Bölüm, 4.3.1. Başlık.

bu son üç mevzuata ilişkin açıklamalarla birlikte tüzük ve yönetmelikte belirtilen olağanüstü sebepler kavramı birlikte ele alınacaktır. Öncelikle VK, MK ve TSHK kapsamında değerlendirmeler yapılacaktır.

Hava taşıyıcısının yolcu taşıması kapsamında varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin hukuki sorumluluğuna dair hükümler VK, MK ve TSHK'da düzenlenmiş olup, bu hükümler birbirleriyle hemen hemen aynı ifadelerle kaleme alınmıştır. Bu başlık altındaki açıklamalar VK ve MK hükümleri dikkate alınarak yapılacaktır. Özellikle VK'nın, MK ve TSHK'nın temelini oluşturduğundan bu bölümde yapılan açıklamalar iç hukukumuz bakımından da aynen geçerli olacaktır.

VK ve MK kapsamındaki hava taşıma sözleşmelerinde, hava taşıyıcısının sorumluluğunun hukuki niteliği hususunda belirleyici hüküm VK m. 20 ve MK m. 19'da yer almaktadır. Bu hüküm, VK'nın daha sonraki tadil metinlerinde yolcuların uğradığı ölüm ve bedensel zararlar ile eşya taşımalarında ziya ve/veya hasar sorumluluğu bakımından sürekli olarak ağırlaştırılmıştır[481]. Gelinen son noktada bu durum MK tarafından m. 19 kapsamında hüküm altına alınmıştır. Ancak VK'daki madde hükmü, varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlar bakımından aynen muhafaza edilmiş ve MK tarafından da aynı şekilde hüküm altına alınmıştır.

Hava taşıyıcısının varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin hukuki sorumluluğunu düzenleyen MK m. 19 hükmü, aynı sorumluluğu düzenleyen VK m. 20 hükmüyle aynı şekilde düzenlendiği için MK'nın yürürlüğe girmesi, bu konuda herhangi bir farklılık yaratmamıştır. Bu sebeple bu bölümde, hava taşıyıcısının varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin hukuki sorumluluğu çoğunlukla VK kapsamında açıklanacak ve uygun olduğu ölçüde MK hükümleri de dikkate alınarak MK bakımında da değerlendirmelerde bulunulacaktır.

Hava taşıyıcısının varma noktasındaki zararlardan doğan hukuki sorumluluğu özellikle VK kapsamında fazlasıyla tartışılmış olup, doktrinde bu konuda temelde iki görüş oluşmuştur. Bu konuya ilişkin doktrinde görüş birliğinin bulunmasının sebebi

[481] Bkz. I. Bölüm, 2.2.2. Başlık. Ayrıca bkz. Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 114-115.

ise VK m. 20 hükmünde bulunan "*gerekli tedbirler*" ifadesidir[482]. Bu ifade VK metninin hazırlık çalışmasında "*makul tedbirler*" olarak kabul edilmiş olmasına rağmen, VK metninin kabul edilen resmi halinde "gerekli tedbirler" olarak yer almıştır[483]. Bu farklılığa rağmen, VK metninin hazırlık çalışmalarının hiçbir aşamasında hava taşıyıcısının sorumluluğunun kaynağı olarak, kusur sorumluluğu ilkesinden daha ağır bir düzenlemeye gidilmesinin amaçlanmadığı ileri sürülmektedir[484]. Ancak doktrinde, getirilen bu sistemin hukuki niteliği konusunda biri kusur sorumluluğu; biri de kusursuz sorumluluk olmak üzere iki fikir vardır[485].

---

[482] Kaner, **TSHK**, s. 233, 241; Kaner, **Hava**, s. 88; Canbolat, **a.g.e.,** s. 106; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 125; Çağa, **Sınırlı**, s. 189; Yetiş Şamlı, **a.g.e.,** s. 623; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 114. Bu kavram çerçevesinde hava taşıyıcısının sorumluluktan kurtulması bakımından Kıta Avrupası devlet mahkemelerinin Anglosakson Hukuku devlet mahkemelerine nazaran çok daha katı ölçütler aradığına ilişkin olarak bkz. Mankiewicz, **Judicial**, s. 748-749

[483] Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu,** s. 116.

[484] Çağa, **Sınırlı**, s. 182; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 116.

[485] Hava taşıyıcısının varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin hukuki sorumluluğunun kaynağının kusur ilkesi olduğu noktasında birleşen çoğunluk, kendi içerisinde lâfzî yorum, genişletici yorum ve sınırlayıcı yorum olmak üzere üç görüşe ayrılmaktadır. Bu görüşler, VK m. 20 hükmünde yer alan "gerekli tedbirler" kavramının kapsamı konusunda ayrılmaktadırlar. Bu görüşlerden sınırlayıcı yorum dışındaki iki görüş bu noktada açıklanacak olup, en çok kabul gören sınırlayıcı yorum görüşü ise metin içerisinde değerlendirilecektir. Doktrinde, kusur sorumluluğu kapsamındaki genişletici yorum görüşünü benimseyen yazarlara göre "gerekli tedbirler" kavramının kapsamı, iyi bir aile babasının göstermesi gereken özen çerçevesinde belirlenmelidir. Bkz. Kaner, **TSHK**, s. 233-234; Canbolat, **a.g.e.,** s. 106; Gölcüklü, **Montreal**, s. 247-248. Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 125; Çelik, **a.g.e.,** s. 27; Çağa, **Sınırlı**, s. 188-189; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 116-117; Atalay, **Bagaj**, s. 77. İngiliz içtihatlarının kabul ettiği bu görüşü, süreç içerisinde ABD içtihatlarının da benimsediğine ilişkin bkz. Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 180. Bu görüşü savunan yazarlara göre VK, hava taşıyıcısına iyi bir aile babasından beklenen özeni göstermesi borcunu yüklemiştir. Bkz. Kaner, **TSHK**, s. 234; Marşan, **a.g.e.,** s. 90; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 116-117; Atalay, **Bagaj**, s. 77. VK m. 20 hükmündeki "gerekli tedbirler" kavramı da soyut anlamda ve makul tedbirler olarak anlaşılması gerekir. Kaner, **TSHK**, s. 233, 241; Marşan, **a.g.e.,** s. 90; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 117; Atalay, **Bagaj**, s. 77 Bu sebeple, özellikle hukuki sorumluluğu doğuran olayın sebebinin belirlenemediği hallerde, hava taşıyıcısının hukuki sorumluluktan kurtulması için olayın gerçekleşmesinden önce, mürettebatını seçme ve hava aracını sefere hazırlama gibi temel hususlarda, iyi bir aile babasından beklenen özeni gösterdiğini ispatlaması gerekli ve yeterlidir. Bkz. Kaner, **TSHK**, s. 234, 241; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 117; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 125; Atalay, **Bagaj**, s. 77. Hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğu bu şekilde kabul edildiğinde, zararı önlemek için gerekli bütün tedbirler ifadesi, genel olarak hava taşıma sözleşmesindeki borçların ifasına yönelik olan gerekli tedbirler olarak ortaya çıkmakta ve örneğin; bilinmeyen sebepler, araçtaki gizli kusur veya kendi işletme alanı dışındaki olaylar gibi hava taşıyıcısının önlem almasının mümkün olmadığı sebeplerden kaynaklanan, varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlardan hava taşıyıcısı sorumlu olmamaktadır. Bu görüşe göre, VK m. 20 hükmündeki, gerekli tedbirlerin alınma olanağının bulunmaması olarak ifade edilen diğer kurtuluş sebebi ise, genel kurtuluş sebebi olarak kabul edilen ve hava taşıyıcısının önlem almasının mümkün olmadığı mücbir sebebi, üçüncü kişinin kusurunu ve araçtaki gizli kusuru ifade etmektedir. Bkz. Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 117. Doktrinde, kusur sorumluluğu kapsamındaki lâfzî yorum görüşüne göre ise, gerekli bütün tedbirler kavramından anlaşılması gerekenin, somut olayda oluşan zararı objektif olarak önlemeye elverişli tedbirlerdir. Bu görüşe göre, alınan tedbirlerin gerekli tedbir niteliğinde olup olmadığının tespit edilebilmesi, ancak somut olayda hukuki sorumluluğu doğuran halin sebebinin bilinmesi koşuluyla söz konusu olabilir. Alınan tedbirlerin gerekli olup olmadığının belirlenmesinde, sübjektif nitelik taşıyan kusurun herhangi bir rolü yoktur. Zamansal anlamda ölçüt olarak alınacak kusur ise, tedbirin alınmasından önceki aşamadır. Çünkü imkânsızlık hali dışında gerekli tedbirlerin alınmaması durumunda, hava taşıyıcısı kusurlu kabul edilmelidir. Bu sebeple, somut olayda hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğunu doğuran halin sebebinin belirlenemediği hallerde, hava taşıyıcısı sorumluluktan kurtulamaz. Dolayısıyla somut

Doktrinde, kusur sorumluluğu kapsamındaki en çok kabul gören görüş olan sınırlayıcı yorum görüşünü benimseyen yazarlar[486], gerekli bütün tedbirler ifadesinin kapsamının, somut olayda gerçekleşen sorumluluk halinin sebebinden hareketle belirlenmeye çalışılması gerektiğini ileri sürmektedirler. Hava taşıyıcısının alması gereken tedbirler, basiretli bir hava taşıyıcısı ve onun mürettebatından beklenebilecek en düşük ihtimallere ilişkin alınacak tedbirler de dâhil olmak üzere her türlü tedbirlerdir[487]. Bu görüşü kabul eden yazarlara göre, hukuki sorumluluktan kurtulmak isteyen hava taşıyıcısı, öncelikle somut olayda gerçekleşen sorumluluk halinin sebebinin ne olduğunu ortaya çıkarmalıdır[488]. Aksi takdirde, somut olayda oluşan zararın meydana gelmemesi için almış olduğu tedbirlerin, somut olayda oluşan bu zarar özelinde, gerekli bütün tedbirlerin kapsamında yer aldığını ispat edemez[489].

---

olayda hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğunun hangi sebepten doğduğunun tespit edilememesi halinde, hava taşıyıcısı öncelikle sorumluluk halinin sebebini ortaya koymakla yükümlüdür. Lâfzî yorum görüşünü savunan yazarlara göre, hava taşıyıcısının hukuki sorumluluktan kurtulabilmesi için, kendisinin ve adamlarının kusursuzluğunu ispat etmesi yetmez. Ayrıca somut olayda ortaya çıkan sorumluluk halinin imkânsızlık kapsamında değerlendirilecek olan mücbir sebepten doğduğunu ispat etmesi gerekir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Özdemir, **Bagaj**, s. 26-27, 78-79; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 117-118

[486] Akdeniz/Ortaç, **a.g.e.**, s. 23; Cenkci, **a.g.e.**, s. 72; Kaner, **TSHK**, s. 233, 241; Demirkıran, **a.g.e.,** s. 899-900; Marşan, **a.g.e.,** s. 89-91; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 159, 171, 179; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 44; Sözer, **Meseleler**, s. 136; Canbolat, **a.g.e,** s. 50, 106-107; Ayten Kısacık, "Türkiye`de Sivil Havacılık Konusuna Genel Bir Bakış" **Avrupa ve Türkiye'de Hava Hukuku Konusunda Son Gelişmeler**, Koç Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dr. Nüsret-Semahat Arsel Uluslararası Ticaret Hukuku Araştırmaları Merkezi Konferans Yayımları Serisi-3, İstanbul, Legal, 2010, s. 74; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 125; Şanlı, **a.g.e.,** s. 53; Atalay, **Bagaj**, s. 79-80; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 201-202, 246-247; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 7, 10, 22, 60. Yazar bu noktada, kusursuz sorumluluğun kabul edilmesinin, hava taşıyıcısını birtakım spekülatif tercihlere zorlayacağını ve bunun da havayolu yolcu taşımacılığına büyük zararlar verebileceğini belirtmektedir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. **A.g.e.,** s. 10, dn. 14. Ayrıca MK'nın onaylanmasına ilişkin kanun tasarısının gerekçesinin 4. maddesinde hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğunun kusur sorumluluğu olduğu belirtilmiştir. Bkz. https://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss28.pdf, (E.T.: 05.04.2018). Ek olarak, Varşova/La Haye Sistemi'nin uygun bulunmasına ilişkin kanun tasarısının gerekçesinde de hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğunun kusur sorumluluğu olduğu belirtilmiştir. Bkz. https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/CS__/t16/c032/cs__16032040ss0655.pdf, (E.T.: 05.04.2018).

[487] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 125-126; Akdeniz/Ortaç, a.g.e., s. 23; Kaner, **TSHK**, s. 233; Demirkıran, **a.g.e.,** s. 899-900; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 171-172, 179; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 23, 60; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 44; Canbolat, **a.g.e,** s. 49; Atalay, **Bagaj**, s. 80-81; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 203, 247; Şanlı, **a.g.e.,** s. 53; Marşan, **a.g.e.,** s. 89-81. Yazar bu noktada, henüz TSHK'nın yürürlüğe girmediği bir dönemde hava taşıyıcısını böyle bir ispat külfeti altına sokmanın hava taşıma sektörünü olumsuz etkileyeceği görüşünü ileri sürerek bu ölçütün kabul edilmesinin mümkün olamayacağını ifade etmiştir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. **A.g.e.,** s. 90.

[488] Kaner, **TSHK**, s. 233, 241; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 60; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 126; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 203, 247; Atalay, **Bagaj**, s. 81.

[489] Kaner, **TSHK**, s. 233; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 60; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 203, 247; Atalay, **Bagaj**, s. 81-82.

Kanaatimizce kabul edilmesi gereken görüşe göre ise, VK'nın öngördüğü sorumluluk sistemi kusursuz sorumluluk kapsamında özen yükümlülüğüne dayalı olağan sebep sorumluluğudur[490]. VK'daki sorumluluk sisteminin değerlendirilmesinde, VK metninin hazırlık çalışmalarından yararlanılması gereklidir. Ancak sistemin nitelendirilmesi de sadece hazırlık çalışmalarına dayandırılarak, VK'nın tadil metinlerinin dikkate alınması da tek başına mantıklı olmayacaktır. Diğer yandan, VK ve diğer tadil metinlerinde kullanılan kavramların yorumlanmasında, bu kavramların ulusal hukuklardaki kavramlarla birebir örtüşmesini beklemek de hatalı bir yaklaşım tarzıdır[491]. Bu sebeple, VK sisteminin sunmuş olduğu, hava taşıyıcısının varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin hukuki sorumluluğunun nitelendirilmesinde, VK metninin hazırlık çalışmalarıyla birlikte hem VK hem de tadil metinlerinde bu bağlamda yer alan kavramların Türk hukukunda hangi kavramlara denk geldiğinin tespit edilmesi gerekir.

VK m. 20 hükmünde öngörülen sorumluluk sisteminin sübjektif unsura, yani kusura dayandığına ilişkin herhangi bir ifade bulunmamaktadır. Buna ek olarak, VK ve tadil metinlerinde hava taşıyıcısının hukuki sorumluluktan kurtulması için objektif bir durumun, yani zararı önlemeye elverişli önlemleri aldığını veya almasının mümkün olmadığını ispat etmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu sebeple gerekli tedbirlerden anlaşılması gereken, "zararı önlemek için" ifadesinden de açıkça anlaşıldığı gibi, somut olayda hukuki sorumluluğu doğuran halin meydana gelmesini, objektif olarak önlemeye elverişli olan tedbirlerdir[492].

Hava taşıyıcısı, sorumluluk halinin doğmaması için gerekli bütün özeni göstererek alması gereken bütün tedbirleri aldığını ispatlasa dahi almış olduğu bu tedbirler, somut olaydaki zararın doğumunu engellemeye objektif olarak elverişli

---

[490] Ülgen, **Sözleşme**, s. 157-158; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 53-54; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 111, 126; Kaner, **TSHK**, s. 234; Ece, **a.g.e.,** s. 265; Kaner, **Hava**, s. 65; Güner-Özbek, **Revizyon,** s. 357; Yetiş Şamlı, **a.g.e.,** s. 63; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 118.

[491] Bu durumun en açık görünümü de, VK'yı hazırlayan komisyonun hukuki kavramların ulusal hukuklarda farklı şekillerde nitelendiği gerçeğini dikkate alarak, VK'daki sorumluluk sistemini kavram olarak tespit etmek yerine, hava taşıyıcısının hangi olguyu ispat ederek, hukuki sorumluluktan kurtulabileceğini açıklamayı uygun görmüştür. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. II. Bölüm, 4.2.1. Başlık.

[492] Ülgen, **Sözleşme**, s. 157; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 54; Canbolat, **a.g.e,** s. 50; Kaner, **Hava**, s. 88; Gölcüklü, **Montreal**, s. 57; Yetiş Şamlı, **a.g.e.,** s. 62-63; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 118-119, 175-176. Yargıtay'ın bu yönde vermiş olduğu bir karar için bkz. Eriş, **a.g.e,** s. 946.

niteliğe sahip değilse, sorumluluktan kurtulması mümkün değildir[493]. Hava taşıyıcısının, sorumluluktan kurtulabilmesi için yararlanabileceği ikinci kurtuluş imkânı ise, zararı önleyecek gerekli tedbirleri almasının mümkün olmadığını yani imkânsız olduğunu ispat etmesidir. Bu noktada ifade edilmek istenen kurtuluş sebebi ise mücbir sebeptir[494]. Başka bir değişle, somut olayda oluşan zarar ile borca aykırılık arasında herhangi bir uygun illiyet bağının bulunmadığının veya kesildiğinin ispat edilmesi gereklidir[495].

Görüldüğü üzere, bu kurtuluş imkânında da herhangi sübjektif bir unsura yani kusura yer verilmemiş ve tamamen objektif vakıaların ispatı istenmiştir[496]. Sonuç olarak, VK'da hava taşıyıcısı için varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin öngörülen sorumluluk sisteminin, Türk hukukunda kusursuz sorumluluk kavramı ile açıklanması gerekir.

Kanaatimizce, kabul edilmesi gereken bu görüş, MK m. 19 hükmünde "gerekli kılınabilecek tüm önlemler" ifadesinin kullanılmasıyla da desteklenmektedir. MK m. 19 hükmünde, VK m. 20 hükmünden farklı olarak "gerekli kılınabilecek tüm önlemler" ifadesinin dışında hava taşıyıcısı ve adamları dışında bir de hava taşıyıcısının acentesinin de aynı kurtuluş karinelerine başvurması gerektiği belirtilmiştir. Bu iki değişiklik dışında MK m. 19 hükmünün kapsam ve niteliği, VK m. 20 hükmüyle aynı şekilde düzenlenmiştir. Bu sebeple MK m. 19 hükmünde de VK m. 20 hükmünde olduğu gibi herhangi bir sübjektif unsura yani kusura yer verilmemiştir. MK m. 19 hükmünde yer alan "gerekli kılınabilecek tüm önlemlerin" anlam bulabilmesi için son görüşün kabul ettiği üzere hava taşıyıcısının, sorumluluk

---

[493] Kaner, **Hava**, s. 88; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 126-127; Ülgen, **Sorumluluk Hakkında**, s. 560; Güner-Özbek, **Revizyon,** s. 361; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 203; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 119, 176.

[494] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 54; Marşan, **a.g.e.,** s. 88-89; Canbolat, **a.g.e,** s. 50; Ülgen, **Sözleşme**, s. 162; Ülgen, **Sorumluluk Hakkında**, s. 561; Demirkıran, **a.g.e.,** s. 895-896; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 181; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 126; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 119; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 203, 205; Gölcüklü, **Montreal**, s. 253-254. Yargıtay 11. HD., E: 2009/7238, K: 2011/6594, T: 31.05.2011, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018). Yargıtay'ın bu yönde vermiş olduğu diğer kararlar için bkz. Mine Tan Dehmen, "Varşova Konvansiyonu'na İlişkin Olarak 2014 Yılında Verilen Bazı Yargıtay Kararları", **Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi**, C: 4, S: 2, 2015, s. 316-320; Eriş, **a.g.e.,** s. 170-171. Doktrinde, VK'nın ana metninde, mücbir sebebin açıkça kurtuluş beyinnesi kapsamında belirtilmemiş olmasının sebebinin spekülatif yorumlardan kaçınılması amacını taşıdığı da ifade edilmektedir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Goedhuis, **a.g.e.,** s. 215. Beklenmedik halin de bu kapsama dahil olması gerektiğine ilişkin bkz. Atalay, **Bagaj**, s. 34-35.

[495] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 54; Ülgen, **Sorumluluk Hakkında**, s. 561; Kaner, **Hava**, s. 88, dn. 100; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 119, 176.

[496] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 54; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 119.

halinin doğmaması için gerekli bütün özeni göstererek tüm önlemleri aldığı ispatlaması halinde dahi almış olduğu bu tedbirler, somut olayda zararın meydana gelmesini önlemeye objektif olarak elverişli niteliğe sahip değilse, sorumluluktan kurtulması mümkün değildir.

VK ve MK'nın öngördüğü sorumluluk sistemini, kusursuz sorumluluk olarak nitelemenin bir başka gerekçesi de söz konusu konvansiyon hükümleri ile TBK m. 66 ve m. 67 hükümlerinde kusursuz sorumluluk kapsamında düzenlenen[497] adam çalıştıranın ve hayvan bulunduranın sorumluluğu arasındaki büyük benzerliktir[498]. Konvansiyon hükümleri ile TBK m. 66 ve m. 67 hükümleri, sorumlu kişinin somut olayda oluşan zararı önlemek için gerekli tedbirleri aldığını veya bu tedbirleri almasının imkânsız olduğunu ispat etmesi esasına dayalı bir kurtuluş sebebi öngörmüştür[499].

---

[497] Bu iki sorumluluk hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Tandoğan, **Akit**, s. 106-160; Oğuzman/Öz, **Cilt 2**, s. 138-168; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **a.g.e.,** s. 503-517; Reisoğlu, **a.g.e.,** s. 181-190; Nomer, **a.g.e.,** s. 179-195; Kılıçoğlu, **a.g.e.,** s. 342-360; Eren, **a.g.e.,** s. 642-668; Haluk Tandoğan, **Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku**, Ankara, Turhan Kitabevi, 1981, s. 53-138.

[498] TSHK yürürlüğe girmeden önceki dönemde hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğu, özen yükümlülüğüne dayalı olağan sebep sorumluluğu kapsamında ele alınmış ve hava taşıyıcısının hukuki sorumluluktan kurtulabilmesi için EBK m. 55 hükmünde düzenlenen adam çalıştıranın sorumluluğunda kabul edilen kurtuluş kanıtını yerine getirmesi gerektiği kabul edilmiştir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Marşan, **a.g.e.,** s. 87-88. Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, esasında VK, MK ve TSHK'nın yürürlüğe girmesiyle birlikte de hava taşıyıcısının ne hukuki sorumluluğunda ne de bu yöndeki kurtuluş kanıtında herhangi bir değişiklik söz konusu olmamıştır. Tüm bu değerlendirmeler, TBK m. 67 hükmünde düzenlenen hayvan bulunduranın sorumluluğu bakımından da kabul edilmelidir. Zira bu hükümde de hayvan bulunduranın özen yükümlülüğüne dayalı kusursuz sorumluluğu benimsenmiştir. Bu iki madde hükmünde kabul edilen hukuki sorumluluk ve bu sorumluluğun tespitinde kullanılan ölçütler dikkate alındığında VK, MK ve TSHK kapsamında düzenlenen hava taşıyıcısının sorumluluğu bakımından da büyük ölçüde benzerlik oluşturmaktadır. Ayrıca aynı yazara göre, EBK m. 55 ile VK'nın ana metnini oluşturan Varşova Konvansiyonu m. 20 hükmü arasında "tedbirlerin alınmasının mümkün olmadığının ispatı" hususunun sadece EBK m. 55 hükmünde düzenlenmesinden dolayı farklılığın olduğunu belirtilmişse de Türkiye'nin taraf olduğu ek protokollerle birlikte bu fark da ortadan kalmış ve VK m. 20 hükmüne de "tedbirlerin alınmasının mümkün olmadığının ispatı" hususu dâhil edilmiştir. Bu ekleme daha sonraki süreçlerde hem TSHK hem de MK yer almıştır. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. **A.g.e.** Aynı yönde bkz. Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 119; Atalay, **Bagaj**, s. 28; Gölcüklü, **Hava Hukuku**, s. 67-68.

[499] Ayrıca VK ve MK hükümlerinde öngörülen sorumluluk sisteminin kusursuz yani objektif sorumluluk olarak nitelendirilmesi, günümüz şartlarına da uygundur. Zira özellikle VK sisteminin ruhu artık değişmiş ve açıklandığı üzere, hava taşımacılığında meydana gelen gelişmeler sebebiyle VK'nın hazırlandığı dönemden günümüze sürekli olarak hava taşıyıcısının sorumluluğunu ağırlaştırmaya yönelik düzenlemeler getirilmiştir. Her ne kadar, VK m. 20 hükmünün öngördüğü kurtuluş sebeplerinin, varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlar bakımından herhangi bir değişikliğe uğramaması sebebiyle, bu gerekçenin varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin hukuki sorumluluk bakımından yerinde olmadığı ileri sürülebilir ise de, bu düşünce yerinde değildir. Çünkü hava taşıyıcısının varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin hukuki sorumluluğunun ağırlaştırılmamasının sebebi, hava taşıyıcısının ve adamlarının sorumluluklarını ağırlaştırmamak amacıyla ilgili güvenlik tedbirlerinin alınması bakımından, gerekli dikkatin ve özeninin gösterilmesini sağlama düşüncesi etkili olmuştur. Zira hava taşımacılığında varma noktasındaki gecikme, genellikle hava koşulları, bakım kuralları gibi emniyet ve uçuş güvenliğini

3. Gecikmeden Doğan Zararlar Bakımından Hava Taşıyıcısının Hukuki Sorumluluğunun Kapsamı ve Yolcu Hakları

3.1. Genel Olarak

Havayolu yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında yapılacak olan taşımalarda hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğunun temelini doğal olarak taraflar arasındaki sözleşme oluşturur. Bu bakımdan hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğunu belirlerken ihlal edilen bu sözleşme ve somut olaya uygulanacak olan mevzuat hükümlerince taraflara tanınan hakların ve yüklenen borçların tespit edilmesi zorunludur. Sözleşme kapsamında tarafların haklarının ve borçlarının tespit edilebilmesi için ulusal ve uluslararası mevzuat hükümlerinin değerlendirilmesi gerekmektedir. Bu noktada hem VK ve MK'da hem de TSHK'da sözleşme taraflarının hakları ve borçları ayrıca ve özel olarak düzenlenmemiştir.

Her ne kadar ulusal ve uluslararası mevzuatlarda sözleşme taraflarının hakları ve borçları düzenlenmemiş olsa da yolcu haklarının belirlenmesi noktasında AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği hükümlerinin ele alınması ve değerlendirilmesi gerekir. Bu iki mevzuat ise, AB Adalet Divanı'nın tazminat hakkına yönelik vermiş olduğu kararlar[500] haricinde, sadece kalkış noktasındaki gecikmeler bakımından yolcu haklarını düzenlemektedir[501]. Yine aşağıda ayrıntılı bir şekilde açıklanacağı üzere[502], AB Tüzüğü'nün 2009 yılına kadar varma noktasındaki gecikmeyi kapsamadığı kabul edilmekle birlikte, 2009 yılında Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın vermiş olduğu bir kararla[503] varma noktasındaki üç saat ve üzerindeki gecikmelerin de AB Tüzüğü kapsamına girdiğine ve bu sebeple de tazminata hak kazanılması gerektiğine hükmetmesiyle birlikte günümüzde AB Tüzüğü'nün ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin de varma noktasındaki gecikmelere uygulanabildiğini kabul etmek gerekir.

---

ilgilendiren nedenlerden dolayı hava aracının kalkış noktasından geç kalkmasından kaynaklanmaktadır. Bu gibi hallerin, hava taşımacılığında meydana gelme ihtimali bakımından olağan sayıldığı ve VK m. 20 hükmü kapsamında da ispatının kolaylığı göz önünde bulundurulmalıdır.

[500] Bkz. II. Bölüm, 3.3.2.4. Başlık.

[501] Bkz. II. Bölüm, 2.1. Başlık.

[502] Bkz. II. Bölüm, 3.3.2.4. Başlık.

[503] Bkz. II. Bölüm, 3.3.2.4. Başlık.

Varma noktasındaki gecikme ise, sadece VK, MK ve TSHK'da düzenlenmiştir. Yukarıda açıklandığı üzere[504], VK m. 19 ve MK m. 19 hükümlerinde yalnızca hava taşıyıcısının taraflar arasında belirlenen varma noktasına, belirlenen ya da makul sürede ulaşamaması hali düzenlenmiş düzenlenmiştir. TSHK m. 122 hükmü de uluslararası mevzuatla aynı şekilde düzenlendiği için TSHK bakımından da sadece varma noktasındaki gecikmenin düzenlendiğini kabul etmek gerekir.

Bu açıklamalar ışığında, varma noktasındaki gecikme ilk olarak uluslararası konvansiyonlar olan VK ve MK kapsamında değerlendirilecek olup, sonrasında ise bu değerlendirmeler, TSHK çerçevesinde ele alınacaktır. Son olarak kalkış noktasındaki gecikmeler bakımından, AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında düzenlenen yolcu hakları ve özellikle kalkış ve varma noktalarındaki gecikmelerde ilgili yolcunun tazminata hak kazanıp kazanmadığı hususu ile bu iki mevzuat hükümlerinin hukuki nitelikleri incelenecektir.

3.2. Varma Noktasındaki Gecikme Bakımından

3.2.1. Hukuki Sorumluluğun Kapsamı

Hava taşıyıcısının varma noktasındaki gecikme bakımından hukuki sorumluluğunun kapsamını tespit edebilmek için VK m. 22, MK m. 22 ve TSHK m. 124 hükümlerinin incelenmesi gereklidir. VK m. 22 hükmüne göre, hava taşıyıcısının sorumluluğu, yolcu taşımalarında her bir yolcu için 250.000 Frank[505] ile sınırlandırılmıştır. Bu noktada VK tarafından yolcu taşımalarında ölüm, cismani zarar veya gecikme bakımından ortaya çıkan zararlar bakımından herhangi bir ayrımın yapılmadığı görülmektedir. MK m. 22 hükmüne göre ise, hava taşıyıcısının yolcu taşımasındaki gecikmeden doğan zararlar bakımından hukuki sorumluluğu, 4694 ÖÇH ile sınırlandırılmıştır[506]. Bu noktada MK'nın VK'ya nazaran yolcu

---

[504] Bkz. II. Bölüm, 2.3.1.2. Başlık.

[505] Burada ifade edilen Frank, Fransa'da kullanılan ve Fransız Altın Frankı olarak bilinen Poincaré Frank'tır. Poincaré Frank para biriminin altına ve diğer para birimlerine ne şekilde çevrildiği hakkında ayrıca bkz. Sinan Sami Akkurt, "Sivil Havayolu Taşıyıcısının Akdî Sorumluluğunun Kapsamı ve Sorumluluğun Sınırlandırılması", **Mevlana Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C: 2, S: 1, 2014, s. 143-144; Çağa, **Sınırlı**, s. 192-198; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 222. Bu konu hakkında Yargıtay'ın vermiş olduğu kararlar için bkz. Ercin/Erkut/Necmioğlu, **a.g.e.,** s. 276-277. Bu konu hakkında yabancı mahkeme kararları için ayrıca bkz. Moens/Gillies, **a.g.e.,** s. 314-315. Ayrıca bkz. Canbolat, **a.g.e.,** s. 88-90.

[506] MK m. 24 hükmü, sorumluluk limitlerinin her 5 yılda bir gözden geçirilmesine ilişkin bir düzenleme içermektedir. Son olarak 2014 yılında yapılan değerlendirmede limitlerin yükseltilmemesi

taşımalarında ölüm, cismani zarar ve gecikme arasında ayrım yaptığı ve sorumluluk sınırlarını da bu ayrıma göre belirlediğini söylemek gerekir.

TSHK m. 124 hükmünde ise, hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğunun sınırlandırılmasının VK hükümlerine göre belirleneceği belirtilmiştir. Ancak bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, bu hükümden anlaşılması gereken MK hükümleridir[507]. Zira TSHK yalnızca iç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşımalarına uygulandığından, dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşımaları bakımından yürürlük durumuna göre hangi konvansiyonun uygulanması gerektiği tespiti yapılmasına ihtiyaç duyulmayacağından Türkiye'nin son olarak taraf olduğu MK hükümlerinin dikkate alınması gereklidir. Bu durumda TSHK kapsamına giren iç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşımalarında gerçekleşen varma noktasındaki gecikmelerden doğacak zararlara ilişkin hava taşıyıcının hukuki sorumluluğu, 4694 ÖÇH ile sınırlandırılmalıdır[508].

Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, varma noktasındaki gecikme kapsamında maddi ve manevi zararların belirli şartlar altında tazmin edilebileceği kabul edildiğine göre, VK ve MK hükümlerindeki sorumluluk limitleri tüm bu zararların tamamı bakımından bir üst sınır teşkil eder. Bu durumda hava taşıyıcısı, maddi veya manevi olsun ortaya çıkan tüm zarardan ancak VK kapsamında 250.000 Frank ve MK kapsamında 4694 ÖÇH üst sınırına kadar sorumludur.

Hava taşıyıcısının sorumluluğu, hem VK ve MK hem de TSHK kapsamında akdi sorumluluk şeklinde ele alınmıştır. Bu başlık altında incelendiği üzere de bu akdi sorumluluk belli parasal miktarlarla sınırlandırılmıştır. Sonuç olarak, hava taşıyıcısının varma noktasındaki gecikmeden doğan sorumluluğunun sınırlı ve akdi bir sorumluluk olduğunu söylemek gerekir[509].

---

kararı alınmıştır. Bu sebeple hava taşıyıcısının varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin hukuki sorumluluğu yine 4694 ÖÇH ile sınırlıdır. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Güner-Özbek, **Revizyon,** s. 364.

[507] Akkurt, **Sınırlandırma**, s. 146; Ercin/Erkut/Necmioğlu, **a.g.e.,** s. 273.

[508] Akkurt, **Sınırlandırma**, s. 146-147; Akkurt, **Sivil**, s. 284.

[509] Yargıtay'ın bu yönde vermiş olduğu bir karar için bkz. Nuray Ekşi, "Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Varşova Konvansiyonu ve Ek Protokollerine İlişkin Yargıtay Kararları", **İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C: 10, S: 2, 2011, s. 369-370. Günay/Gençtürk, **a.g.e.,** s. 800; Canbolat, **a.g.e,** s. 47, 82-83; Kaner, **TSHK**, s. 241; Kaner, **Hava**, s. 65, 90; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 7, 19-20, 47; Çağa, **Sınırlı**, s. 186, 198-199; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 200; Göktepe, **Havayolu**, s. 219; Goedhuis, **a.g.e.,** s. 256-257; Şanlı, **a.g.e.,** s. 53; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 43, 52. Pek tabii olarak bu sınırlandırmaların hukuki bir zemini bulunmaktadır.

Son olarak belirtmek gerekir ki, VK m. 22 ve MK m. 22 hükümlerinde öngörülen parasal sınırlar emredici niteliktedir[510]. VK m. 33, MK m. 49 ve TSHK m. 125 hükümleri gereğince de hava taşıyıcısının bu konvansiyonlar kapsamında tespit edilen hukuki sorumluluğunun azaltılmasına ya da tamamen ortadan kaldırılmasına ilişkin yapılan sözleşme hükümleri geçersiz olacak ve fakat bu geçersizlik sözleşmenin tamamının geçerliliğini etkilemeyecek ve bu sözleşme hükümlerinde kabul edilen sınırlar yerine uygulanma şartlarına göre VK veya MK hükümlerindeki sınırlar uygulama alanı bulacaktır[511]. Ancak tarafların, VK m. 23, MK m. 25 ve TSHK m. 124/2 hükümleri gereğince, belirtilen parasal sınırları aşacak şekilde hukuki sorumluluğu belirleme yetkisi bulunmaktadır[512]. Bu yönde yapılan anlaşmalar ise geçerli kabul edilmektedir[513].

VK'nın ilk halini oluşturan konvansiyonda bu limitler, Türkiye'nin güncel haliyle taraf olduğu VK'ya nazaran çok daha düşüktü. Bunun sebebi, 1900'lü yılların başında yeni gelişmekte olan havayolu taşıma sektörünün önüne açabilmek ve bu alana olan yatırımları arttırabilmekti. Zamanla bu sektörün giderek gelişmesi ve belli bir seviyeye gelmesiyle birlikte, ilk konvansiyonun değiştirilmesine ilişkin yapılan her yeni düzenlemede bu limitlerin arttırıldığı gözlemlenmektedir. Öyle ki 1900'lü yılların sonlarına doğru özellikle ABD'nin yoğun talepleri üzerine bu limitlerin tamamen ortadan kaldırılması ve her durum için sınırsız sorumluluğun benimsenmesi gerektiğine ilişkin konferanslar yapılmış ve her ne kadar uluslararası bir etkiye ulaşmasa da bazı uluslararası havayolu taşıma işletmeleri ve ülkeler arasında tamamen sınırsız sorumluluk ilkesinin kabul edildiği görülmektedir. Sorumluluk sınırlarına yönelik değişen bakış açısı, kısmen de olsa MK hükümlerine de yansımış ve bu konvansiyonda belirlenen limitler, VK hükümlerine nazaran daha yüksek olmuştur. Hatta MK kapsamında ortaya çıkan ölüm ve cismani zarar sonucu oluşan zararlar bakımından iki dereceli sorumluluk sistemi kabul edilmiş ve 113.000 ÖÇH'ye kadar olan zararlar bakımından sınırsız sorumluluk ilkesi benimsenmiştir. MK hükümlerinde belirlenen bu limitlerin ise, her 5 yılda bir tekrardan gözden geçirileceği ve gerekli görülmesi halinde arttırılacağı kabul edilmiştir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 7-11; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 216; Günay/Gençtürk, **a.g.e.,** s. 800 vd.; Akkurt, **Sınırlandırma**, s. 143-146; Truxal, **a.g.e.,** s. 105. Ayrıca parasal sınırların her 5 ve 10 yıllık periyotlar halinde gözden geçirilmesine ilişkin ilk adımların 1971 Tarihli Guatemala City Protokolü'nde atıldığını belirtmek gerekir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Mankiewicz, **Guatemala**, s. 536-538.

[510] Kaner, **TSHK**, s. 242; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 48; Akkurt, **Sınırlandırma**, s. 142, 147; Canbolat, **a.g.e.,** s. 87-88; Kaner, **Hava**, s. 65; Sorgucu, **a.g.e.,** s. 52; Yetiş Şamlı, **a.g.e.,** s. 66; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 217.

[511] Kaner, **TSHK**, s. 242; Ece, **a.g.e.,** s. 270. Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 48; Akkurt, **Sınırlandırma**, s. 143, 147-148; Ercin/Erkut/Necmioğlu, **a.g.e.,** s. 274; Yetiş Şamlı, **a.g.e.,** s. 66; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 217-218. Yargıtay 11 HD., E: 2003/7096, K: 2004/1662, T: 23.02.2004, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018); Yargıtay 11 HD., E: 2002/12755, K: 2003/5316, T: 22.05.2003, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018).

[512] Kaner, **TSHK**, s. 242; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 48; Akkurt, **Sınırlandırma**, s. 148; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 218.

[513] Kaner, **TSHK**, s. 242; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 48; Akkurt, **Sınırlandırma**, s. 148; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 218.

3.3. Kalkış Noktasındaki Gecikme Bakımından

3.3.1. Uçağa Kabul Edilmeme ve Uçuş İptali Hallerinin Kalkış Noktasındaki Gecikme Olarak Kabul Edilip Edilmeyeceği

Uçağa kabul edilmeme ve uçuşun iptali durumları, taşıma borcunun hiç ifa edilmemesi anlamına geldiğinden bu durumlar sebebiyle hava aracının kalkış noktasından belirlenen veya makul olan süreden geç kalkması ya da varma noktasına belirlenen veya makul olan süreden geç ulaşması halinde, gecikmenin oluşup oluşmadığı meselesi oluşacaktır[514].

Gecikmeden söz edilebilmesi için, hava taşıyıcısının hava taşıma sözleşmesi kapsamındaki taşıma borcunu ifa etmiş olması şarttır[515]. Doktrindeki ağırlıklı görüş[516], yolcunun, fazladan bilet satışı sebebiyle uçakta yer kalmaması sonucu uçağa kabul edilmemesi[517] halinde gecikmenin oluşmadığı kabul edilmektedir. Doktrindeki çoğunluklu görüşe göre[518], uçağa kabul edilmeme durumu, hava taşıması borcunun hiç ifa edilmemesi olarak değerlendirilmekte ve bu durumun VK ve MK hükümlerinin dışında kaldığı kabul edilmektedir. Genellikle VK veya MK'ya taraf olan devletlerin uygulamalarında da uçağa kabul edilmeme durumunu hava taşıması borcunun hiç ifa edilmemesi olarak kabul etmiş ve VK ve MK hükümlerinin dışında kaldığına karar vermiştir[519]. Yine doktrindeki çoğunluklu görüşe göre[520],

---

[514] Serdar, **a.g.e.,** s. 2368, dn. 112; Kırman, **a.g.e.,** s. 102; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 106; Gölcüklü, **Montreal**, s. 251-252; P. P. C. Haanappel, "New EU Denied Boarding Compensation Regulation of 2004", **German Journal of Air and Space Law**, S: 1, 2005, s. 26-27; Giuseppe Guerreri, "Overbooking, Overselling and Denial of Boarding, **Annals Air and Space Law**, C: 14, S: 191, 1989, s. 194-195; Güner-Özbek, **Yolcu Hakları**, s. 1209.

[515] Kırman, **a.g.e.,** s. 102; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 106; Haanappel, **a.g.e.,** s. 27; Çeliktaş, **a.g.e.,** s. 105; Guerreri, **a.g.e.,** s. 195; Serdar, **a.g.e.,** s. 2368, dn. 112; Gölcüklü, **Hava Hukuku**, s. 269.

[516] Haanappel, **a.g.e.,** s. 27. Aynı şekilde havaalanındaki grev, yetkili kurum tarafından güvenlik gerekçeleriyle uçuşların durdurulması vb. sebeplerle hava taşıma ediminin hiç ifa edilmediği ya da edilemediği hallerde gecikmenin oluşmadığı kabul edilmektedir. Bkz. Serdar, **a.g.e.,** s. 2368, dn. 112; Kırman, **a.g.e., s.** 102; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 106.

[517] Uçağa kabul edilmeme durumuna ve bu duruma ilişkin yolcu haklarına ilşkin ayrıntılı bilgi için bkz. Luc Delporte, "Overbooking by Airlines – What Can a Passenger Expect in the Unitade States and the European Union, **International Travel Law Journal**, S: 88, 2005, s. 88-96; Serdar, **a.g.e.,** s. 2342-2355.

[518] Güner-Özbek, **Yolcu Hakları**, s. 1212; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 44; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 106. ; Gölcüklü, **Montreal**, s. 252; Haanappel, **a.g.e.,** s. 277; Guerreri, **a.g.e.,** s. 195; Etikli/Gedikli, **a.g.e.,** s. 271; Serdar, **a.g.e.,** s. 2368, dn. 112.

[519] Güner-Özbek, **Yolcu Hakları**, s. 1212; Gölcüklü, **Montreal**, s. 252; Gölcüklü, **Hava Hukuku**, s. 272; Guerreri, **a.g.e.,** s. 195. Havayolu yolcu taşıma sözleşmesinden doğan taşıma borcunun ifa edilmemesi sebebiyle taşıma ücretinin geri verilmesine ilişkin bir davada Varşova Sistemi'nin uygulanması gerektiğine dair 1966 tarihli yabancı mahkeme kararı için bkz. Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 44, dn. 122. Aynı yönde verilen başka yabancı mahkeme kararları için bkz. Gölcüklü, **Montreal**, s. 252, dn. 8; Delporte, **a.g.e.,** s. 96. Aksi yönde verilen bir mahkeme kararı için

uçağa kabul edilmeme durumu gibi uçuşun iptali durumunun da VK ve MK hükümlerinin dışında kaldığı kabul edilmektedir.

Kanaatimizce de uçuğa kabul edilmeme ve uçuşun iptali halleri ile kalkış ve varma noktasındaki gecikmeyi birbirinden ayırmak gerekir. Zira bu noktada dikkat edilmesi gereken belki de tek ölçüt, taşıma borcunun geç de olsa ifa edilip edilmediği hususudur. Uçağa kabul edilmeme ve uçuşun iptali hallerinde taşıma borcunun hiç ifa edilmediği ortadadır. Kalkış ve varma noktasındaki gecikmeler bakımından ise hava taşıyıcısı, taşıma borcunu geç de olsa bir şekilde ifa etmektedir[521]. Ancak belirtmek gerekir ki, özellikle kalkış noktasındaki gecikmenin fazla sürmesi halinde, daha sonrasında ilgili uçuş gerçekleşse dahi bu durumun uçuş iptalinden pek bir farkının kalmadığı da düşünülebilir. Bu gibi uçuşun iptali ile kalkış noktasındaki gecikme arasındaki farkın azaldığı durumlar bakımından ayrıca değerlendirme yapmak gerekir.

Özellikle uçuşun iptali ve kalkış noktasındaki gecikmenin tespit edilmesinde uygulamada ve doktrinde bir takım ölçütlerden faydalanılmıştır. Bu ölçütlerin başında zaman ölçütü gelmektedir[522]. Uçuş iptali ve kalkış noktasındaki gecikme ayrımının yapılmasında zaman faktörü çok önemli bir role sahiptir. Özellikle, uygulamada kalkış noktasındaki gecikmenin süresi, uçuşun iptali ile ayrımın yapılmasında dikkate alınmaktadır[523]. Ancak uygulamada ve doktrinde kalkış noktasındaki gecikmenin ve uçuş iptalinin birbirinden ayrılmasında kullanılan, belirlenmiş ve kabul görmüş belirli bir süre tayini söz konusu değildir[524].

---

bkz. **A.g.e.,** s. 97. Uçağa kabul edilmeme durumunun MK'nın uygulama alanına girdiğine ilişkin verilmiş olan bir karar için bkz. Güner-Özbek, **Yolcu Hakları**, s. 1211. Aksi yönde verilen kararlar için bkz. **A.g.e.,** s. 1211-1212.

[520] Güner-Özbek, **Yolcu Hakları**, s. 1213; Durgut, **a.g.e.,** s. 205; Kırman, **a.g.e.,** s. 102; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 106; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 44; Etikli/Gedikli, **a.g.e.,** s. 255; Serdar, **a.g.e.,** s. 2368, dn. 112; Gölcüklü, **Hava Hukuku**, s. 279.

[521] Çeliktaş, **a.g.e.,** s. 105; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 106; Gölcüklü, **Montreal**, s. 252; Haanappel, **a.g.e.,** s. 27.

[522] Serdar, **a.g.e.,** s. 2370; Durgut, **a.g.e.,** s. 206; Nebi Kaya, "AB Hukukunda Hava Taşıma Sözleşmesine İlişkin Son Gelişmeler", **Hava Taşıma Hukuku Sempozyumu**, Editör: İlyas Çeliktaş, İstanbul, Beta, 2012, s. 141. Zaman kriterinin dışında ise her bir somut olayda uçuşun iptalini ve kalkış noktasındaki gecikmeyi tespite yarayacak bazı durumlardan yararlanılmaktadır. Bu durumlara örnek olarak, hava taşımasının bir başka havayolu şirketiyle yapılması, hava taşımasının bir başka hava aracı ile yapılması, kalkış veya varma noktalarının değişmesi ya da yeni bir uçuş numarasının verilmesi gösterilebilir. Bkz. Serdar, **a.g.e.,** s. 2371-2372; Güner-Özbek, **Yolcu Hakları**, s. 1214.

[523] Kaya, **a.g.e.,** s. 141; Serdar, **a.g.e.,** s. 2370.

[524] **A.g.e.** Örneğin, yargı önüne taşınan bir olayda, belirlenen saatten 13,5 saat sonra kalkış yapan bir uçuş; başka bir olayda, belirlenen saatten 25 saat sonra kalkış yapan bir uçuş; bir diğer olayda ise ertesi gün yapılan kalkış, uçuş iptali olarak değil, kalkış noktasındaki gecikme olarak kabul edilmiştir.

Kalkış noktasındaki gecikmenin ve uçuş iptalinin ayrımında zaman ölçütünün her olayda değişkenlik gösterip, sabit olmaması ve istikrar kazanmaması yolcular üzerinde hak kaybı yaratacak bir takım uygulamalara yol açacağından objektif olarak tayin edilmiş bir zaman ölçütüne ihtiyaç vardır. Kanaatimizce, bu ihtiyaca yönelik zaman ölçütü olarak kalkış noktasındaki gecikmenin uçuş iptali sayılması için AB Tüzüğü'nün m. 6/1 ve Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 7/1 hükümlerindeki gecikme süresinin her olayda sabit bir şekilde kullanılmak üzere 1,5 katı dikkate alınmalı ve böylece uçuş mesafesine göre kalkış noktasındaki gecikmenin 3 saat, 4,5 veya 6 saatten fazla olması halinde bu durum, uçuşun iptali olarak kabul edilmelidir[525].

Son olarak önemle belirtmek gerekir ki, hava taşıma borcunun hiç ifa edilmemesi, yani uçağa kabul edilmeme ve uçuşun iptali hallerinde gecikmenin oluştuğundan bahsedilemeyeceğinden, kalkış noktasındaki gecikmede olduğu gibi yolcunun bu sebeplerle uğramış olduğu zararlarını tazmin edebilmesi için VK m. 19, MK m. 19 ve TSHK m. 122 hükümlerine başvurabilmesi mümkün değildir[526].

3.3.2. Kalkış Noktasındaki Gecikme Halinde Yolcu Hakları

AB Tüzüğü m. 6 ve Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 7 hükümleri kapsamında kalkış noktasında bir gecikme meydana gelirse, yolcuların, uçuşu gerçekleştiren hava

---

Örnek kararlar için bkz. **A.g.e.** Bunun yanı sıra uzun mesafeli uçuşlarda 15 saate ulaşan kalkış noktasındaki bir gecikmenin uçuş iptali olarak değerlendirilemeyeceği, buna karşılık bu sürenin 20 saat olması halinde uçuş iptalinin söz konusu olacağı kabul edilmektedir. Bkz. **A.g.e.,** s. 2371.

[525] Aynı yönde bkz. **A.g.e.** Yazar bu noktada Alman hukuk doktrinindeki bir görüşü açıklamış ve uygulamadaki problemlerin en pratik yoldan çözülmesi amacıyla hareket edilmesi gerektiğini vurgulamıştır. **A.g.e.** Uçuş iptalini ve kalkış noktasındaki gecikmeyi belirlemede ölçüt olarak zaman faktörü dışında somut olaydaki bazı durumlar da dikkate alınmalıdır. Özellikle, hava taşımasının bir başka havayolu şirketiyle yapılması, hava taşımasının bir başka hava aracı ile yapılması, kalkış veya varma noktalarının değişmesi, yeni bir uçuş numarasının verilmesi, bagajın yolcuya geri verilmesi, yeniden uçuş öncesi kontrolün (check-in) yapılması, yani oturma yerlerinin yeniden düzenlenmesi ve/veya yeni uçuş kartı (board card) dağıtılması ve panoda uçuşun iptal edildiğinin ilan edilmesi uçuşun iptalinin kabul edilmesine örnek olarak gösterilebilir. Uygulamada bazı kararlarda, zaman ölçütü tek başına bir ölçüt olarak dikkate alınırken, bazı kararlarda ise zaman ölçütünün dışındaki diğer ölçütler kalkış noktasındaki gecikmenin ve uçuş iptalinin arasındaki sınırı belirleme noktasında kullanılmıştır. Daha ayrıntılı bilgi ve örnek kararlar için bkz. Kaya, **a.g.e.,** s. 141, dn. 35; Serdar, **a.g.e.,** s. 2371-2372.

[526] Kırman, **a.g.e.,** s. 102; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 107; Serdar, **a.g.e.,** s. 2368, dn. 112. Aksi görüş için bkz. Gölcüklü, **Montreal**, s. 252; Güner-Özbek, **Yolcu Hakları**, s. 1209-1210. Uçağa kabul edilmeme ve uçuş iptali durumlarının bu mevzuat hükümlerinin dışında kaldığı ve fakat kalkış noktasındaki gecikmenin bu mevzuat hükümleri kapsamında bulunduğu görüşü için ayrıca bkz. Haanappel, **a.g.e.,** s. 30. Yazar aynı eserinde, bu görüşü sebebiyle kalkış noktasındaki gecikme durumunun, uçağa kabul edilmeme ve uçuş iptali durumlarına nazaran yolcu hakları bakımından dengesizlik yarattığı için AB Tüzüğü'nden çıkarılması gerektiğini önermektedir. Bkz. **A.g.e.,** s. 31. Aynı yönde bkz. Guerreri, **a.g.e.,** s. 194.

taşıma işletmesine karşı, bu mevzuatlarda düzenlenmiş olan hizmet haklarına ve uçuşun kalkış noktasında en az 5 saat gecikmesi durumunda ise bilet ücretinin geri ödenmesini talep etme hakkı bulunmaktadır.

Özellikle kalkış noktasındaki gecikmeye ilişkin olarak tespit edilmesi ve altının çizilmesi gereken en önemli nokta şudur ki, uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesi, bu düzenlemelerin kapsamına girecek şekilde kalkış noktasında bir gecikmenin gerçekleşmesi halinde, yolculara karşı bu yükümlülüklerini yerine getirmekten kaçınamaz. Kalkış noktasındaki uçuşun gecikmesi, AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesinin yegâne kurtuluş imkânı olan olağanüstü sebepler[527] neticesinde gerçekleşmiş olsa dahi, yolcu bu hakların tamamına sahiptir ve uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesi de yolcuya karşı bu yükümlülüklerini ifa etmek zorundadır[528].

AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında kalkış noktasındaki gecikme halinde, yolculara açıkça bir tazminat hakkı tanınmamıştır. Bu durum, Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin temelini oluşturan AB Tüzüğü kapsamında çok tartışılmış ve Avrupa Birliği Adalet Divanı kararlarına da çokça konu edilmiştir. Bu tartışmalara ilişkin bilgiler, tazminat hakkının inceleneceği başlık[529] altında verilecektir.

Son olarak daha önce açıklanmış olan AB Tüzüğü'nün değiştirilmesine yönelik hazırlanan tasarıdaki yolcu haklarına ilişkin yapılan değişikliklerden de bahsetmek gerekir. Çalışmanın bütünlüğünün bozulmaması ve mevcut durumdaki haklarla karıştırılmaması adına tazminat hakkı dışındaki, tasarıdaki yolcu haklarına ilişkin değişiklikler bu başlık altında açıklanacaktır. Tazminat hakkına ilişkin değişiklikler ise, tazminat hakkının değerlendirildiği başlıkta[530] açıklanacaktır.

---

[527] Bkz. II. Bölüm, 4.3.1. Başlık.
[528] Kaya, **a.g.e.,** s. 141; Janine Murphy, "Overbooking and Denied Boarding Compensation in the European Union", **Travel Law Journal**, S: 1, 1996, s. 131; Tang Sophia, "Air Carriers' Obligation in "Extraordinary Circumstances", **European Journal of Risk Regulation Special Issue on Transnational Risks and Multilevel Regulation**, C: 4, S: 2, 2013, s. 275; Güner-Özbek, **Yolcu Hakları**, s. 1197.
[529] Bkz. II. Bölüm, 3.3.2.4. Başlık.
[530] Bkz. II. Bölüm, 3.3.2.4. Başlık.

Tasarıda, asfalt gecikmesinin söz konusu olduğu durumlarda yolcu haklarının neler olduğu açık bir şekilde açıklanmıştır. Buna göre, asfalt gecikmesinin 2 saati aşması halinde, yolcuya uçaktan indirilme hakkı verilmektedir. Gecikmenin 3 saati aşması halinde ise, bilet ücretinin iadesi, kalkış noktasına geri dönüş hakkı ve güzergâh değişikliği hakları tanınmaktadır. Yolcu bu haklardan birisini seçimlik olarak kullanabilir.

Kalkış noktasındaki gecikmenin güzergâh değişikliği hakkını doğuracak kadar fazla olması halinde, ilgili hava taşıma işletmesi tarafından bu süreden itibaren 8 saat içerisinde yolcuya güzergâh değişikliğini önermesi gerekir. Eğer bu süre zarfında güzergâh değişikliği hakkı tesis edilemezse, yolcuya, diğer uçuşlardaki koltuk doluluk oranına bağlı olarak diğer hava taşıma işletmelerine veya diğer taşıma türlerine yönlendirme önerisinde bulunulmalıdır.

Tasarıda kalkış noktasında bir gecikme söz konusu olması halinde, uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesi tarafından yolcuya bilgi verilmesi açık bir şekilde zorunluluk haline getirilmiştir. Buna göre, gecikmenin gerçekleşeceği andan itibaren 30 dakikalık süre içerisinde yolcuya, tahmini kalkış zamanı, eğer mevcutsa, gecikmeye sebep olan olağanüstü halleri ve yolcunun sahip olduğu hakların içerikleri de dâhil olmak üzere gerekli olan tüm bilgilerin verilmesi gerekir[531].

Tasarıda yolculara verilmesi gereken hizmet hakları da daha iyi bir şekilde korunmuştur. Buna göre, mesafe ve süre ölçütleri dikkate alınmaksızın, kalkış noktasındaki gecikme en az 2 saat olursa, ilgili yolcuya, uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesi tarafından hizmet haklarının tesis edilmesi gerekir. Gecikme en az 3 saat olursa, ilgili yolcuya, bilet ücretinin iadesi, eğer uçuşun belirli bir kısmı gerçekleşmişse uçulamayan kısmın iadesi, istenilen noktaya geri uçuş veya başka bir uçuşla varma noktasına ulaştırma haklarının tesis edilmesi gerekir[532]. Durumun şartlarına göre yolcu, bu haklardan birisini seçimlik olarak kullanabilir.

Tasarıda yolcuların konaklama haklarına ilişkin yenilikler yapılmıştır. Buna göre, uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesi tarafından kalkış noktasındaki gecikmenin olağanüstü sebepler nedeniyle ve gerekli olan bütün önlemlerin

[531] Göktepe, **Uçuş İptali**, s. 4.
[532] **A.g.e.,** s. 5.

alınmasına rağmen gerçekleştiği ispat edilebilirse, ilgili yolcunun toplam konaklama hakkı 5 gece ile sınırlandırılır. Her gece için yolcuya 100 Euro verilmesi gerekir. Konaklama hakkının ilgili yolcunun kendisi tarafından ayarlanırsa, bu durumda yolcuya her gece için 125 Euro verilmesi gerekir[533].

3.3.2.1. Hizmet Hakkı

AB Tüzüğü m. 9/1, bent a ve Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 10/1, bent a hükümlerine göre, kalkış noktasında gecikme oluşması halinde, uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesi yolculara ücretsiz olarak, iki ile üç saat arası gecikmelerde makul ölçüde sıcak ve soğuk içecekler, üç ile beş saat arasında gecikmelerde sıcak ve soğuk içecekler ile günün zamanına göre kahvaltı veya yemek, beş saat ve üzeri gecikmelerde ise sıcak ve soğuk içecekler ile günün zamanına göre kahvaltı veya yemek, ilave sıcak ve soğuk içecekler ile ilave hafif ara yemeği sunmalıdır. Ayrıca uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesi, bu hizmetlerin yanında yolculara ücretsiz olarak süre kısıtlaması olmaksızın iki telefon görüşmesi, faks mesajı veya e-posta hizmeti de sunulmalıdır. Aynı maddelerin ikinci fıkrasına göre, uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesi bu hizmetleri, yolcu tarafından istenmesini beklemeden yolculara teklif etmesi gerekmektedir.

Aynı madde hükümlerine göre, uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesi, bu gecikme sebebiyle ilgili uçuş en az bir gün sonra gerçekleşecekse, yolculara konaklama hizmeti de sunması gerekir. Yine aynı madde hükümlerine göre, kararlaştırılan hareket zamanı, önceden duyurulan hareket zamanından en az bir gün sonra ise, bir veya daha fazla gece konaklamanın gerekli hale geldiği durumlarda veya yolcu için ilave bir konaklamanın gerekli hale geldiği durumlarda, uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesi tarafından bedelsiz olarak, otelde veya uygun bir konaklama tesisinde konaklama ve havaalanı ile konaklama yeri yani otel vb. arasında ulaşım hizmeti sağlanması gerekir. Belirtmek gerekir ki, kalkış noktasındaki gecikme, AB Tüzüğü m. 6 ve Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 7 hükümlerinde düzenlenen sürelerin altında ise, yolcu herhangi bir hizmet hakkına sahip değildir.

[533] **A.g.e.,** s. 6.

3.3.2.2. Geri Ödeme Hakkı

AB Tüzüğü m. 9/1, bent a ve Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 9/1, bent a hükümlerine göre, varma noktasından bağımsız olarak, eğer kalkış noktasındaki gecikme en az 5 saat ise, yolcunun uçuşu gerçekleştirecek olan hava taşıma işletmesinden bilet ücretini talep etme hakkı mevcuttur. Yine aynı madde hükümlerine göre, yolcunun, seyahatinin gerçekleştirilmeyen bölüm veya bölümleri ile planlamış olduğu seyahatinin tamamlanmasının kendisi için artık herhangi bir anlamı kalmaması durumunda, bilet ücretinin tamamını satın almış olduğu fiyat üzerinden nakit olarak veya elektronik banka havalesi, banka ödeme emirleri, banka çekleri ile ödenmesini veya kendisinin imzalı mutabakat vermesi halinde seyahat fişleri ve/veya diğer hizmetler şeklinde en geç 7 gün içinde iade edilmesini ve ayrıca seyahatinin ilk başlangıç noktasına ilk fırsatta dönmesini sağlayacak bir dönüş uçuşunun ücretsiz olarak sağlanmasını uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesinden talep etme hakkı bulunmaktadır. Eğer yolcuya bilet ücretinin seyahatin yapılamayan kısmına isabet edecek şekilde bir ödeme yapılacaksa, bu ödeme de aynı şekil ve sürelere tabi olacak şekilde yapılmalıdır.

Belirlenen seyahatin yapılmış olan kısım veya kısımları için ise, uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesi, seyahatin yolcunun yapmış olduğu tüm seyahat planı ile ilgili olarak herhangi bir yararının kalmaması halinde, yolcuya bilet ücretinin tamamını iade edecektir. Böyle bir durumda da hava taşıma işletmesi tarafından yolcuya, bilet ücretinin iadesi ile birlikte, ilk fırsatta ilk hareket noktasına dönüş imkânı da sağlamakla yükümlüdür[534].

3.3.2.3. Bilgi Edinme Hakkı

AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında yolcunun bilgi edinmesi hakkı iki şekilde düzenlenmiştir. İlk olarak, AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamına giren yolculara, henüz bu mevzuatlarda düzenlenmiş olan herhangi bir durum gerçekleşmeden önce bir bilgilendirme yapılmalıdır. Bu ön bilgilendirmenin yapılması için AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin

[534] Hasan Özkan, "Hava Yollarında Yolcu Hakları", **Legal Hukuk Dergisi**, C: 14, S: 168, 2016, s. 6718; Avcı, **a.g.e.,** s. 485, 497; Can, **a.g.e.**, s. 115; Serdar, **a.g.e.,** s. 2396.

uygulama alanı içinde bulunan bir uçuşta yer alan bir yolcu olmak yeterlidir[535]. Bu ön bilgilendirme, AB Tüzüğü m. 14/1 ve Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 15/1 hükmünde uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesi tarafından yapılacaktır.

Uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesi, uçuş öncesi kontrol yani check-in işlemi sırasında, *"Uçağa kabul edilmediğiniz, uçuşunuz iptal edildiği veya en az iki saat tehir edildiği takdirde, alacağınız hizmetler ile ilgili haklarınızı belirten metni check-in kontuarından veya uçağa biniş kapısında isteyiniz."* ifadesini içeren Türkçe ve İngilizce bir bildirimi yolcuların açıkça görebileceği ve okuyabileceği bir şekilde sağlamak zorundadır[536].

Özellikle Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında yurt içindeki hava taşıma işletmeleri, bu ön bilgilendirme yükümlülüğünü tam olarak yerine getirmemekte ve bu sebeple de yolcular haklarını tam olarak bilmemektedir. Uygulamada bu tarz problemin ortaya çıkması nedeniyle SHGM, 19.03.2013 ve 23.05.2013 tarihlerinde çıkarmış olduğu iki genelge[537] ile bilgilendirme yükümlülüğüne ilişkin yeni düzenlemeler getirmiştir.

Genelgelere göre hava taşıma işletmeleri, yolcu hakları konusunda bilgilendirme yükümlülüğüne ilişkin olarak kendilerine ait web sitelerinin ana sayfasında rahat bir şekilde görülebilir bir alanda yolcu hakları adlı bir bölüm veya bağlantı oluşturulmakla yükümlüdür. Bu bölüm ya da bağlantıda yolcu hakları ile ilgili bilgilendirmelerin ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin bulunması zorunludur. Genelge ile birlikte uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesinin check-in bankolarında veya biniş kapılarında yapacağı ön bilgilendirmede, sadece yolcu hakları hususunda bilgi edinilmesine ilişkin bir yönlendirme yapması yeterli olmayacak, check-in bankosunda veya biniş kapılarında yapılacak olan bu bilgilendirmede ayrıca yolcunun, uçağa kabul edilmemesi, uçuşun iptal edilmesi veya en az iki saati bulacak şekilde kalkış noktasındaki gecikme durumlarında

---

[535] Avcı, **a.g.e.,** s. 490; Durgut, **a.g.e.,** s. 211; Serdar, **a.g.e.,** s. 2404.
[536] Göktepe, **Havayolu**, s. 216; Serdar, **a.g.e.,** s. 2404.
[537] http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/genelgeler/yh2013.pdf, (E.T.: 03.04.2018)., http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/genelgeler/yolcu_haklari_genelgesi.pdf., (E.T.: 03.04.2018).

verilmesi gereken hizmetler ile ilgili haklarının bulunması da zorunludur[538]. Bu bilgilendirme de Türkçe ve İngilizce olarak yapılacaktır.

AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında düzenlenen uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesinin ikinci bilgilendirme yükümlülüğü ise, yolcunun, bu mevzuatlarda düzenlenmiş olan herhangi bir durumun gerçekleşmesinden sonra sahip olacağı haklara ilişkindir. Bu aşamada uçağa kabul edilmeme, uçuşun iptali veya uçuşun kalkış noktasında gecikmesi gerçekleşmiş ve bu durumda bulunan yolcuların tüzük ve yönetmelik kapsamında hakları doğmuştur. Bu bilgilendirme yükümlülüğü ise AB Tüzüğü m. 14/2 ve Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 15/2 hükümlerinde düzenlenmiştir. Burada uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesi bu bilgilendirmeyi, tüzük ve yönetmeliğin uygulama alanı içinde olan tüm yolculara değil, sadece bu mevzuatlarda düzenlenmiş olan herhangi bir durumun gerçekleşmesinden sonra ilgili haklara sahip olan yolculara yapmakla yükümlüdür[539].

AB Tüzüğü m. 16/2 ve Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 17/2 hükümlerine göre eğer hava taşıma işletmesi, tüzük ve yönetmelik kapsamında düzenlenmiş olan bu bilgilendirme yükümlülüğünü yerine getirmezse, yolcu bu sebeple uğramış olduğu tüm zararlarını hava taşıma işletmesinden tazmin edebilir[540]. Buna ek olarak, hava taşıma işletmesi, tüzük ve yönetmelik kapsamında düzenlenmiş olan hakları, ilgili yolcuya bilgilendirmede bulunmaması sebebiyle yolcu, tüzük ve yönetmelik kapsamında hak kazandığı tazminat miktarından daha düşük bir tazminatı kabul etmiş olsa da bu durumda yolcu, bu eksik kalan miktar için hava taşıma işletmesinden ek bir tazminat daha talep edebilecektir. Yani yolcunun eksik bilgilendirme sebebiyle hava taşıma işletmesi tarafından kendisine eksik ödenen

---

[538] Avcı, **a.g.e.,** s. 490; Can, **a.g.e.,** s. 116; Durgut, **a.g.e.,** s. 211; Serdar, **a.g.e.,** s. 2405. Bu ön bilgilendirme metninin en az A4 boyutunda ve 20 punto olarak hazırlanması ve yolcular tarafından rahatça görülebilecek bir şekilde konumlandırılması gerekmektedir. Bkz. Avcı, **a.g.e.,** s. 490; Serdar, **a.g.e.,** s. 2405.

[539] Tüzük ve yönetmeliğe göre uçağa kabul etmeyen ya da uçuşu iptal eden uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesi, bu durumdan etkilenen her yolcuya, bu tüzük ve yönetmelikte düzenlenmiş olan tazminat hakkını ve diğer hizmetleri içeren, yazılı bir bildirim sunmakla yükümlüdür. Uçuşun kalkış noktasındaki gecikmesi söz konusu ise, uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesi bu bildirimi, en az iki saati bulan bir kalkış noktasındaki gecikmeden etkilenen her yolcuya bu kapsamda sözlü, yazılı ve/veya elektronik formatta sunmakla yükümlüdür.

[540] Bu yönde Avrupa Birliği Adalet Divanı 8. Dairesi'nin vermiş olduğu bir karar için bkz. *Joined Cases* C-145/15 *and* C-146/15, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62015CA0145&qid=1558387976734&from=EN, (E.T.: 05.08.2018). Ayrıca bkz. Serdar, **a.g.e.,** s. 2407-2408.

tazminatı kabul etmesi, bir feragat olarak kabul edilmemekte ve böylelikle yolcunun hak kaybına uğramasının da önüne geçilmiş olmaktadır.

3.3.2.4. Kalkış Noktasındaki Gecikme Halinde Tazminat Hakkının Doğup Doğmadığı

Bu başlık altında ilk olarak AB Tüzüğü'nün varma noktasındaki yolcu gecikmeleri bakımından uygulanıp uygulanamayacağı ele alınacak olup, AB Tüzüğü bakımından tespit edilecek olan hususların Yolcu Hakları Yönetmeliği bakımından SHGM'nin diğer çıkarmış olduğu mevzuatlar da dikkate alınarak, kabul edilip edilemeyeceği ortaya konulacaktır. Varma noktasındaki gecikmeler bakımından bu değerlendirmenin daha önce yapılmasının sebebi, bu aşamada özellikle AB Adalet Divanı'nın belirlediği zaman ölçütünden ve buna bağlı olarak gecikmenin uçuş iptali gibi sonuç doğurmasından yola çıkılarak kalkış noktasındaki gecikme durumunun incelenecek olmasıdır. Bu sebeple varma noktasındaki gecikmeler bakımından değerlendirmeler yapıldıktan sonra kalkış noktasında meydana gelen gecikmeler bakımından tazminat hakkının doğup doğmadığı incelenecektir.

Kalkış noktasında gerçekleşen bir gecikme, doğal olarak varma noktasında da bir gecikmeye sebep olur. Bu durumda hava taşıyıcısı, uygulanma şartlarının oluştuğu durumlarda hem AB Tüzüğü ve/veya Yolcu Hakları Yönetmeliği hem de VK ya da MK ya da TSHK kapsamında sorumlu olur. Bu durumda şunu belirtmek gerekir ki, AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde belirlenen mesafe ve zaman dilimi ölçütlerinden daha aşağıda olacak şekilde kalkış noktasında gecikmenin oluşması ve bunun sonucunda varma noktasında da gecikmenin meydana gelmesi halinde, söz konusu somut olayda AB Tüzüğü ve/veya Yolcu Hakları Yönetmeliği uygulama alanı bulamazken, VK ya da MK ya da TSHK hükümleri uygulama alanı bulur.

AB Tüzüğü'nün varma noktasındaki yolcu gecikmeleri bakımından uygulanıp uygulanamayacağı ile ilgili olarak Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın birbirleriyle çelişkili iki adet kararı bulunmaktadır. Avrupa Birliği Adalet Divanı Büyük Dairesi verdiği bir kararda[541], AB Tüzüğü'nün madde hükümleri göz önünde

[541] Bu karar doktrinde *IATA Kararı* olarak bilinmektedir. Bkz. Serdar, **a.g.e.,** s. 2398; Kaya, **a.g.e.,** s. 141; Göçmen/Keskin, **a.g.e.,** s. 465. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. C-344/04, https://eur-

bulundurulduğunda kalkış noktasındaki gecikmeden dolayı uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesinin yolcuya sunması gereken hizmetler dışında herhangi bir tazminat yükümlülüğünün bulunmadığını kabul etmiştir. Avrupa Birliği Adalet Divanı 4. Dairesi ise vermiş olduğu bir kararda[542], kabul edilenden aksi bir sonuca ulaşarak, varma noktasındaki gecikmenin uçuş iptaliyle eşit sayılması gerektiğini ve yolcu haklarının genişletilmesi suretiyle son varma noktasına 3 saat veya daha geç varılması halinde, uçuşu icra eden hava taşıma işletmesinin uçuşun iptalinde olduğu gibi uçuş mesafesine bağlı olarak standart yani maktu bir tazminat ödemesi gerektiğini kabul etmiştir.

Avrupa Birliği Adalet Divanı tarafından verilen bu karar, mevcut durumda AB üyesi ülkeler tarafından uygulanmakta olup, günümüzde yolcuların son varma noktasına 3 saat veya daha geç ulaşması halinde, uçuş iptali durumunda tazminat hakkını düzenleyen madde hükmünün kıyas yoluyla uygulanması gerektiği kabul edilmektedir[543]. Uçuş iptalinde tazminat hakkını düzenleyen madde hükmünün kıyas yoluyla uygulanması kabul edildiği için eğer son varma noktasına 3 saatten daha az bir gecikmeyle ulaşılmışsa veya 3 saatten fazla bir gecikmeyle ulaşılmış olsa dahi uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesi, bütün tedbirleri almış olmasına rağmen varma noktasındaki gecikmenin olağanüstü sebepler nedeniyle oluştuğunu ispat ederse, ilgili yolcu bakımından tazminat hakkı söz konusu olmaz[544].

Varma noktasındaki gecikme bakımından AB Tüzüğü'nün bu şekilde uygulanması, bağlantılı uçuşlar açısından doktrinde tartışmalara neden olmuştur[545].

---

lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62004CJ0344&qid=1555583232259&from=EN, (E.T.: 18.04.2018). Ayrıca bkz. Gölcüklü, **Montreal**, s. 258.

[542] Bu karar doktrinde *Sturgeon Kararı* olarak bilinmektedir. Bkz. Serdar, **a.g.e.,** 2398-2399; Kaya, **a.g.e.,** s. 141; Tang, **a.g.e.,** s. 278; Göçmen/Keskin, **a.g.e.,** s. 466. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. C-432/07, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62007CJ0402&qid=1555582657450&from=EN, (E.T.: 18.04.2018). Aynı doğrultuda Avrupa Birliği Adalet Divanı Büyük Dairesi'nin vermiş olduğu başka bir karar için bkz. *Joined Cases* C-581/10 *and* C-629/10, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62010CA0581&qid=1558317215381&from=EN, (E.T.: 18.04.2018).

[543] Truxal, **a.g.e.,** s. 115-116; Serdar, **a.g.e.,** s. 2401; Göçmen/Keskin, **a.g.e.,** s. 467-468; Sirmen, **Sturgeon**, s. 202; Güner-Özbek, **Yolcu Hakları**, s. 1216-1217.

[544] Bkz. Sturgeon Kararı.

[545] Bağlantılı uçuşun kaçırılması sebebiyle varma noktasına üç saati aşacak şekilde ulaşılması halinde, tazminat miktarının hesaplanmasında dikkate alınması gereken mesafenin bağlantılı uçuşun gerçekleştirildiği nokta ile varma noktasına göre değil ve fakat kalkış noktası ile varma noktasına göre belirlenmesi gerektiğine ilişkin Avrupa Birliği Adalet Divanı 8. Dairesi'nin vermiş olduğu bir karar için bkz. C-559/16, https://eur-lex.europa.eu/legal-

Özellikle bağlantılı bir uçuşun bulunduğu uçuş güzergâhında ilk uçuşun, kalkış noktasından gecikmeli olarak gerçekleşmesi ve fakat kalkıştaki bu gecikmenin AB Tüzüğü'nün m. 6 hükmünde düzenlenmiş olan gecikme sürelerinin altında olmasına karşılık yolcunun, varılan aktarma yerindeki bağlantılı uçuşu kaçırması sebebiyle son varma noktasına planlanan varma zamanından 3 saat veya daha fazla bir gecikmeyle ulaşması halinde tazminat hakkının doğup doğmayacağı ve bu durumda yolcunun tazminat hakkına sahip olabilmesi için son varma noktasına planlanan varma zamanından 3 saat veya daha fazla bir gecikmeyle ulaşmasına ek olarak AB Tüzüğü m. 6 hükmünde düzenlenen gecikme sınırlarının aşılması şartının aranıp aranmaması gerektiği tartışılmıştır[546].

Bu durum, Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın vermiş olduğu bir kararda[547] değerlendirilmiştir. Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın vermiş olduğu bu karara göre, eğer AB Tüzüğü kapsamında gecikmeye bağlı olarak tazminat hakkı kabul ediliyorsa, bu tazminat, kalkış noktasındaki gecikmenin varlığına ve AB Tüzüğü m. 6 hükmünde düzenlenmiş olan şartların gerçekleşmiş olmasına bağlı olmadığı için m. 6 hükmünde düzenlenmiş olan gecikme sınırlarının atında kalan bir gecikme oluşsa dahi uçuş güzergâhına göre bağlantılı uçuş kullanması gereken yolcunun, son varma noktasına planlanan varma zamanından 3 saat veya daha fazla bir gecikmeyle ulaşmış olması yeterli olmalı ve AB Tüzüğü m. 6 hükmünde düzenlenen gecikme sınırlarının gerçekleşmesi şartı aranmamalıdır.

Türkiye'de ise Yolcu Hakları Yönetmeliği neredeyse AB Tüzüğü ile aynı şekilde düzenlenmesine ve açıklanmış olan tüm bu eksiklikleri taşımasına rağmen,

---

content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62016CA0559&qid=1558389196990&from=EN, (E.T.: 08.09.2018). Ayrıca bkz. Serdar, **a.g.e.,** s. 2402-2403.

[546] Bağlantılı uçuş kapsamında, AB üyesi olmayan üçüncü bir ülkede, uçuş rezervasyonunda bulunmayan başka bir uçakla, yine bu ülkede bulunan varma noktasına 3 saati aşacak şekilde geç varılması haline ilişkin Avrupa Birliği Adalet Divanı 8. Dairesi'nin vermiş olduğu bir karara göre, her ne kadar yolcu, rezervasyonunda bulunmayan başka bir uçakla varma noktasına gitmiş, bu ikinci uçuş kapsamında kalkış noktası üçüncü ülke sınırlarında bulunmuş ve varma noktasındaki gecikme tamamen üçüncü bir ülkenin topraklarında gerçekleşmiş olsa da bu uçuşun bağlantılı olarak kabul edilmesi ve ilk uçuşun AB üyesi ülkeden yapılması sebebiyle AB Tüzüğü kapsamında varma noktasına 3 saatten fazla bir sürede ulaşıldığı için tazminat hakkının doğması gerekir. İlgili karar için bkz. C-537/17, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:62017CA0532&qid=1558317719123&from=EN, (E.T.: 18.04.2018).

[547] Bu karar doktrinde *Folkerts Kararı* olarak bilinmektedir. Bkz. Serdar, **a.g.e.,** s. 2402-2403; Göçmen/Keskin, **a.g.e.,** s. 468. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. C- 11/11, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62011CJ0011&qid=1555583378750&from=EN, (E.T.: 18.04.2018).

uygulamada bu konular hiç tartışılmamakta ve dikkate alınmamaktadır. Bu durumda iki aşamalı bir çözüm yönteminin sunulması doğru olacaktır. İlk olarak yeni bir düzenleme yürürlüğe girene kadar Yolcu Hakları Yönetmeliği bakımından da Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın AB Tüzüğü'ne ilişkin hangi konuda, ne şekilde kararlar verdiğinin ve bu kararları verirken hangi gerekçelere ne şekilde ulaştığının tespit edilmesi ve bu kararların Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında da dikkate alınması gerekmektedir. Özellikle uçuş güzergâhında bağlantılı uçuşun bulunduğu ya da bulunmadığı tüm hallerde varma noktasındaki gecikme sebebiyle tazminat hakkının oluşup oluşmayacağı, oluşması halinde hangi ölçütlerin dikkate alınması gerektiğinin tespit edilmesi ve dikkate alınması gerekmektedir. Kanaatimizce, Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın *Sturgeon* Kararı'nda da ölçüt olarak belirlediği, varma noktasına planlanan varma zamanından 3 saat veya daha fazla bir gecikmeyle ulaşılması halinde yolcuya, uçuş iptalinde söz konusu olan tazminat hakkının tanınması gerekir[548].

Buna göre, AB Tüzüğü'nün uygulama bulduğu durumlarda, ilgili yolcuya, 1500 kilometre ve daha kısa mesafeli bütün uçuşlar için 250 Euro, 1500 kilometre mesafeden daha uzun mesafeli AB içi uçuşlar ve 1500 kilometre ile 3000 kilometre arası geri kalan tüm uçuşlar için 400 Euro ve son olarak bu belirtilen mesafeleri aşan tüm uçuşlar için ise 600 Euro tazminat ödenir. Belirtilen bu tazminat miktarları nakit olarak, elektronik banka havalesi, banka ödeme emirleri veya banka çekleri ile ödenebilir. Ancak, yolcunun imzalı mutabakatı olması durumunda seyahat fişleri ve/veya diğer hizmetler şeklinde de ödenebilir.

Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin uygulama alanı bulduğu durumlarda ise, iç hat/yurt içi havayolu yolcu taşımaları kapsamında ilgili yolcuya 100 Euro'nun Türk

[548] Bu kararın gerekçesinde belirtilen ölçütü dikkate almak gerekir. Kararda uçuş iptaline ve gecikmeye maruz kalan yolcuların son varma noktasına önceden planlanmış olan varış zamanından daha sonra ulaştıkları, gecikmeye maruz kalan yolcunun geciken uçuşu bekleyerek, uçuş iptaline maruz kalan yolcunun ise alternatif uçuşu bekleyerek aynı sıkıntıyı ve aynı zaman kaybını yaşadıkları, bu iki yolcu arasında yaşadıkları zaman kaybı karşısında korunmaları bakımından hiçbir farkın bulunmadığı belirtilmiştir. Kararda haklı olarak bu şekilde gerçekleşen bir gecikmenin, her ne kadar yolcu için telafi edilebilir nitelikte olsa da uçuş iptalinden bir farkının kalmayacağı, tıpkı uçuş iptali gerçekleşmiş gibi sonuç doğurması gerektiği belirtilmiştir. Bu durumun uçuğa kabul edilmemeden ziyade uçuş iptali gibi değerlendirilmesinin sebebi, gecikme ile uçuğa kabul edilmeme durumlarının nitelik ve uygulama olarak birbirlerinden uçuş iptaline nazaran daha farklı olmasıdır. Gecikmede olduğu gibi uçuş iptalinde de belirli zaman ölçütleri bulunmaktadır ve gecikmenin belirli bir süreyi aşması halinde iptal olarak değerlendirebilmek daha mantıklıdır. Kanaatimizce, varma noktasındaki gecikmenin bu şekilde değerlendirilmesi, yolcu haklarının tesis edilmesi noktasında daha mantıklıdır.

Lirası karşılığı tutarında tazminat ödenir. Dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşımaları kapsamında ise, 1500 kilometre veya daha kısa tüm uçuşlar için 250 Euro'nun Türk Lirası cinsinden karşılığı, 1500 ile 3500 kilometre arası uçuşlar için 400 Euro'nun Türk Lirası cinsinden karşılığı ve son olarak 3500 kilometreden daha uzun uçuşlar için 600 Euro'nun Türk Lirası cinsinden karşılığı tutarında tazminat ödenir. 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. Belirtilen bu tazminat miktarları nakit olarak, elektronik banka havalesi, banka ödeme emirleri veya banka çekleri ile ödenebilir. Ancak, yolcunun imzalı mutabakatı olması durumunda seyahat fişleri ve/veya diğer hizmetler şeklinde de ödenebilir.

İlk aşamadaki çözüm önerileri, ikinci çözüm önerisi olarak sunulacak havayoluyla yolcu taşımalarındaki yolcu haklarının bir kanunla, doktrindeki tartışmaları ve uygulamadaki problemleri en aza indirecek şekilde düzenlenmesinin zorunlu olması nedeniyle düzenlenene ve yürürlüğe girene kadar geçecek olan zaman zarfında uygulamadaki bu problemler sebebiyle havayolu taşımasını kullanan yolcuların haklarının en az şekilde zarar görmesi ve mağdur edilmemeleri amacıyla sunulmuştur.

İkinci aşamada ise, havayolu yolcu taşımasındaki yolcu haklarının, özellikle de kalkış ve varma noktasındaki gecikme hallerinin başta olmak üzere bir kanunla açık ve sınırları belirli olacak şekilde tesis edilmesi zorunludur. Zira bu bölümde de detaylı bir şekilde açıklandığı üzere, ne AB Tüzüğü ne de Yolcu Hakları Yönetmeliği havayolu yolcu taşımalarındaki yolcu haklarını, özellikle de kalkış ve varma noktasındaki gecikmelerdeki yolcu haklarını açık ve sınırları belirli şekilde düzenlememekte ve koruyamamaktadır. Ayrıca normlar hiyerarşisi çerçevesinde de yolcu hakları alanında sadece Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin ve SHGM'nin çıkarmış olduğu genelgelerin ve talimatların bulunması sebebiyle uygulamada sadece bu düzenlemeler uygulandığı için TSHK m. 106 atfının göz ardı edilmesine sebep olmaktadır[549]. Tüm bu sebeplerden dolayı havayolu yolcu taşımalarındaki yolcu haklarının bir kanunla açık ve sınırları belirli olacak şekilde düzenlenmesi gerekir.

[549] Durgut, **a.g.e.,** s. 195.

Bu noktada varma noktasındaki gecikmeye ilişkin yapılan değerlendirmeler dikkate alınmak suretiyle kalkış noktasındaki gecikme durumu ele alınacaktır. AB Tüzüğü veya Yolcu Hakları Yönetmeliği hükümlerinin uygulama alanı bulduğu havayolu yolcu taşıma sözleşmelerinde kalkış noktasında gerçekleşen gecikmeden doğan zararlar bakımından tazminat hakkının doğduğuna ilişkin herhangi bir düzenleme bulunmamaktır. Her ne kadar AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği hükümlerinde bu husus düzenlenmemiş olsa da belirtildiği üzere, son yıllarda Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın bu konuda vermiş olduğu tazminat hakkının kazanılmasına ilişkin kararlar mevcuttur.

AB Tüzüğü'nün yenilenmesi adına yapılan çalışmalar neticesinde hazırlanan yeni tüzük taslağında[550] kalkış noktasındaki gecikmeye ilişkin daha fazla detay yer almakta ve tazminat hakkının uçuş iptali ve uçağa kabul edilmeme durumlarında olduğu gibi kazanılmasına yönelik değişiklikler bulunmaktadır. Bu sebeple AB tarafından kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara yönelik tazminat hakkının tanınmasına ilişkin yeni gelişmelerin olduğunu söylemek gerekir.

AB Tüzüğü'nün değiştirilmesine yönelik hazırlanan tasarıda, 2500 km dâhil olmak üzere, bu mesafeden daha kısa olan uçuşlarda kalkış noktasındaki gecikmenin en az 3 saat olması, 2500 km dâhil olmak üzere, bu mesafeden daha uzun olan AB içi uçuşlarda ve AB ülkelerinden üçüncü ülkelere veya üçüncü ülkelerden AB ülkelerine gerçekleştirilen 2500 km ile 6000 km arası uçuşlarda gecikmenin en az 5 saat olması, 6000 km dâhil olmak üzere, bu mesafeden daha uzun olan uçuşlarda gecikmenin en az 7 saat olması halinde uçuşu gerçekleştiren hava taşıma işletmesi tarafından ilgili yolcuya belirli tazminat miktarlarının ödenmesi gerekir[551]. Tazminat miktarları ise, mevcut duruma göre değişikliğe uğramış ve uçuş mesafesine göre belirlenmiştir. Buna göre, 2500 km dâhil olmak üzere, bu mesafeden daha kısa olan uçuşlar bakımından 300 Euro, 2500 km ile 6000 km arası uçuşlar bakımından 400 Euro, 6000 km dâhil olmak üzere, bu mesafeden daha uzun olan uçuşlar bakımından 600 Euro maktu tazminat miktarları belirlenmiştir[552]. Bu tazminat miktarları, tasarının m. 16 hükmüne göre, ilgili komiteden görüş alınmak suretiyle ilgili komisyon tarafından arttırılabilir.

---

[550] Bkz. II. Bölüm, 2.3.2. Başlık.
[551] Göktepe, **Uçuş İptali**, s. 4-5.
[552] **A.g.e.,** s. 5.

SHGM tarafından 2017 yılında çıkarılan genelgenin[553] genel prensipler bölümündeki m. 9 hükmüne göre, kalkış noktasındaki gecikmenin en az beş saati bulması halinde uçuş iptaline ilişkin hükümlerin uygulanması gerektiği belirtilmiştir[554]. SHGM tarafından 26 Temmuz 2017 tarihinde hazırlanan Yolcu Hakları Yönetmeliği taslağından[555] da bahsetmek gerekir. Yönetmelik taslağı henüz yürürlüğe girmemiş olup, SHGM'nin resmi internet sayfasında görüş bildirimlerine açık haldedir. Yönetmelik taslağında, kalkış noktasındaki gecikmenin düzenlendiği m. 7 ve tazminat hakkının düzenlendiği m. 8 hükümlerinde önemli değişiklikler bulunmaktadır. Taslağın m. 7 hükmüne göre[556], yürürlükte bulunan yönetmelikteki mesafe ve süre ölçütleri sabit kalmakla birlikte, bu ölçütleri aşan gecikmeler bakımından ilgili yolcuların m. 8 hükmünde düzenlenen tazminata hak kazanacağı

---

[553] Pdf metni için bkz. http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/genelgeler/Yolcu_Haklari_2015.pdf, (E.T.: 04.05.2018). Bu durumda yolcu, uçuş iptalindeki tazminat hakkı başta olmak üzere diğer hakların tamamına sahip olmaktadır. Ancak bu madde hükmünün hangi hukuki gerekçeyle hazırlanmış olduğu belli değildir ve bu şekilde düzenlenmiş olması mevcut durumda kalkış ve varma noktalarındaki gecikmeyle uçuş iptali arasındaki sınırı netleştirememekte ve hangi gecikme türüne ilişkin olarak tazminat hakkının oluşup oluşmayacağı, oluşsa dahi hangi ölçütlere göre belirleneceği konularına açıklık getirememektedir. Bkz. Durgut, **a.g.e.,** s. 207. Genelge çerçevesinde kalkış noktasında planlanan kalkış zamanından 5 saat veya daha fazla bir gecikmeyle uçuşun yapılması halinde, bu durumun uçuş iptali olarak kabul edileceği için en azından kalkış noktasındaki bu şekilde gerçekleşen bir gecikmeye ilişkin olarak yolcuya uçuş iptalindeki tazminat hakkı tanımış olmaktadır. Genelgedeki madde hükmünün bu şekilde düzenlenmiş olması, varma noktasındaki gecikmeye ilişkin eksikliği gideremektedir. Bu sebeple varma noktasındaki gecikmeye ilişkin yukarıda belirtilen görüşün kabul edilmesi gerekir. Ancak bu halde de kalkış ve varma noktalarındaki gecikme ölçütleri uyumlu olmayacaktır. Yeknesaklığın oluşması için ilk olarak SHGM'nin yolcu haklarına ilişkin genelgesindeki 5 saat olan ölçütün açıklandığı üzere, 3 saat, 4,5 saat ve 6 saat olacak şekilde değiştirilmesi ve kalkış noktasındaki gecikmenin bu şekilde gerçekleşmesi halinde, ilgili yolcuya uçuş iptalindeki tazminat hakkının tanınması gerekir. İkinci olarak da varma noktasına planlanan varma zamanından 3 saat veya daha fazla bir gecikmeyle ulaşılması halinde, bu gecikmenin uçuş iptali olarak kabul edilerek ilgili yolcuya uçuş iptalindeki tazminat hakkının tanınması gerekir. Bu noktada dikkate alınması gereken sürenin 5 saat olması gerektiğine yönelik bkz. **A.g.e.**

[554] Beş saatlik zaman ölçütü, hem Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın hem de AB ülkelerinin tazminat hakkına yönelik belirlemiş oldukları üç saatlik zaman ölçütüne nazaran fazladır ve uluslararası bir nitelik taşıyan havayolu yolcu taşımacılığı bakımından hem yeknesaklığın oluşmasına hem de AB Tüzüğü hükümlerinin uygulama alanı bulmadığı uçuşlar bakımından çifte standartların oluşmasına ve bu sebeple de hak kayıplarına neden olabilir.

[555] Bkz. http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/mevzuat/sektorel/taslaklar/SHY-YOLCU.pdf, (E.T.: 02.05.2018).

[556] Taslak yönetmeliğin m. 7 hükmü şu şekildedir: *"(1) Uçuşu icra eden hava taşıma işletmesi bir uçuşun planlanan hareket saatinden itibaren,*
a) 1500 kilometreden (1500 km dahil) daha kısa ve iç hatlardaki uçuşlar için üç saat veya daha fazla,
b) 1500 ile 3500 (3500 km dahil) kilometre arası uçuşlar için beş saat veya daha fazla,
c) 3500 kilometreden daha uzun uçuşlar için uçuş saatinin iki katından daha fazla sürede yolcuları son varış noktasına ulaştıramadığı takdirde 8 inci madde kapsamında tazminat ödemekle yükümlüdür.
(2) Yolcular yukarıda belirtilen sürelerin sonunda uçmaktan vazgeçerek tazminat tutarları ile birlikte bilet ücretini de iade alabilir.
(3) 10 uncu madde kapsamındaki hizmet hakkı sunulur."

düzenlenmiştir. Taslağın m. 8 hükmünde[557] ise, yürürlükteki yönetmelikte belirlenen tazminat miktarlarının her biri yarı yarıya düşürülmüştür.

Taslak yönetmelikte açıkça kalkış noktasındaki gecikme durumunda, uçuş iptali ve uçağa kabul edilmeme durumlarında olduğu gibi tazminat hakkının doğacağı kabul edilmiştir. Ayrıca bu tazminat hakkı, şuan yürürlükte olan ilgili genelgedeki gibi yeknesaklığa aykırılık oluşturacak şekilde farklı süre ölçütlerine ve uçuş iptali sonucuna bağlanmadan yani doğrudan doğruya tanınmıştır. Bu noktada SHGM'nin, uygulamadaki problemleri ve doktrindeki eleştirileri tatmin edici bir şekilde, kalkış noktasındaki gecikme bakımından tazminat hakkının kazanılması gerektiği yönünde hareket ettiğini söylemek gerekir. Bu tarz gelişmelerin AB bakımından 2013 ve 2014 yıllarında gerçekleşmeye başladığı düşünüldüğünde, SHGM'nin de bu yönde bir irade göstermesi önemlidir. Zira bu yönetmelik taslağının bu şekilde yürürlüğe girmesi mümkün olursa, uygulamadaki yolcu mağduriyetlerinin hemen hepsi ortadan kalkacaktır. Tüzük tasarısı ve yönetmelik taslağı aynı zamanda kanaatimizce savunulan görüşün ne kadar haklı olduğunu da ortaya koymaktadır. Ancak tüzük tasarısı ve yönetmelik taslağı henüz yürürlüğe girmediği için güncel duruma ilişkin değerlendirmeler yapmak gerekir.

Kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara yönelik tazminat hakkının kazanılması noktasında Avrupa Birliği Adalet Divanı tarafından bu konuda belirlenmiş olan üç saatlik zaman ölçütüne uygun olacak şekilde AB Tüzüğü m. 6/1 ve Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 7/1 hükümlerindeki gecikme sürelerinin her olayda sabit bir şekilde 1,5 katı dikkate alınmak üzere, uçuş mesafesine göre kalkış noktasındaki gecikmenin 3 saat, 4,5 saat ve 6 saatten fazla olması halinde, kalkış

---

[557] Taslak yönetmeliğin m. 8 hükmü şu şekildedir: *"(1) Bu maddeye atıfta bulunulması durumunda, yolculara iç hat uçuşlar için 50 Avronun Türk Lirası cinsinden karşılığı tutarında tazminat verilir. Dış hat uçuşlarında ise yolculara;*
a) 1500 kilometre veya daha kısa tüm uçuşlar için 125 Avronun Türk Lirası cinsinden karşılığı,
b) 1500 ile 3500 kilometre arası uçuşlar için 200 Avronun Türk Lirası cinsinden karşılığı,
c) 3500 kilometreden daha uzun uçuşlar için 300 Avronun Türk Lirası cinsinden karşılığı, 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.
(2) Uçuşa kabul edilmeme veya iptal durumunda mesafeyi belirlerken, planlanan son varış noktası esas alınır.
(3)Birinci fıkrada belirtilen tazminat nakit olarak, elektronik banka havalesi, banka ödeme emirleri veya banka çekleri ile ödenebilir. Ancak, yolcunun imzalı mutabakatı olması durumunda seyahat fişleri ve/veya diğer hizmetler şeklinde de ödenebilir.
(4) Birinci ve ikinci fıkrada verilen mesafeler hesap edilirken büyük çember yöntemi kullanılır."

noktasındaki gecikmeye maruz kalan yolcunun tazminat hakkının doğduğu kabul edilmelidir. Hem Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın bu konuda vermiş olduğu kararlara ve bu kararların gerekçelerine hem de başta Türk hukuku olmak üzere son yıllarda bu konuda yapılan değişikliklere ve girişimlere bakıldığında, kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara yönelik tazminat hakkının kazanılmasına ilişkin kısa vadede en makul çözümün bu olduğu söylenebilir.

4. Hava Taşıyıcısının Sorumluluktan Kurtulması

4.1. Genel Olarak

Hava taşıyıcısının havayolu yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında gerçekleştirdiği havayolu yolcu taşımalarında, yolcunun varma noktasındaki gecikme dolayısıyla uğradığı zararlar bakımından bazı hallerde sorumluluktan kısmen veya tamamen kurtulması mümkündür. İç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşımaları bakımından TSHK'da, dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşımaları bakımından ise hava taşımasının tabi olduğu mevzuat kapsamında VK'da ve MK'da özel olarak düzenlenmiş bulunan bu haller, aşağıda detaylı bir şekilde değerlendirilecektir.

AB Tüzüğü veya Yolcu Hakları Yönetmeliği hükümlerinin uygulama alanı bulduğu havayolu yolcu taşıma faaliyetleri kapsamında uçağa kabul edilmeme, uçuşun iptali ve kalkış noktasındaki gecikme sebepleriyle ortaya çıkan zararlara ilişkin hava taşıyıcısı, üç durumda hukuki sorumluluktan kurtulabilir. Bu durumlar, taraflar arasındaki sözleşmesel ilişkiden kaynaklanan kurtuluş sebepleri[558], olağanüstü sebepler ve sadece Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde düzenlenmiş olan

[558] Esasında AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde hava taşıyıcısının kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin hukuki sorumluluktan kısmen veya tamamen kurtulmasına özel olarak düzenlenmiş bir imkân bulunmamaktadır. Her iki mevzuatta da olağanüstü sebepler, sadece uçuş iptalini kapsayacak şekilde kurtuluş imkânı olarak getirilmiştir. Ancak kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin tazminat yükümlülüğünün, uçuş iptali durumuna özel olarak düzenlenmiş tazminat ölçütlerine göre belirlenmesinin kabul edilmesi gerektiği ve yolcunun iletişim bilgilerini hiç veya doğru bir şekilde vermemesi halinin aksine olağanüstü sebepler, kalkış noktasındaki gecikmeler bakımından da kurtuluş imkânı olarak kabul edilebilir olduğu için bu bölümde incelenecektir. Sözleşmesel anlamda kurtuluş imkânlarına ilişkin ise herhangi bir özel hüküm bulunmadığı ve çalışma konusu özelinde AB Tüzüğü'nün ve/veya Yolcu Hakları Yönetmeliği hükümlerinin uygulama alanı bulduğu her havayolu yolcu taşıması bakımından VK ya da MK ya da TSHK hükümleri de uygulama alanı bulacağı için VK, MK ve TSHK kapsamındaki sözleşmesel kurtuluş imkânları, AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamındaki sözleşmesel kurtuluş imkânları anlamına gelecektir. Bu sebeple bu iki mevzuat kapsamındaki sözleşmesel kurtuluş imkânlarına ilişkin VK, MK ve TSHK kapsamında açıklanan sözleşmesel kurtuluş imkânlarına atıf yapılmakla yetinilmiştir. Bu konuda daha ayrıntılı bilgi için bkz. II. Bölüm, 4.2. Başlık vd.

yolcunun iletişim bilgilerini hiç veya doğru bir şekilde vermemesidir[559]. Olağanüstü sebepler dışındaki kurtuluş imkânları bakımından bu başlık altındaki dipnotların dikkate alınması gerekir. Zira bu açıklamalar ışığında, kalkış noktasındaki gecikme bakımından sadece olağanüstü sebeplere ilişkin değerlendirmeler yapılacaktır.

4.2. VK, MK ve TSHK Bakımından

4.2.1. Kurtuluş Beyinnesi[560]

Bu bölümde ilk olarak VK ve TSHK kapsamındaki kurtuluş beyinnesi açıklanacak, daha sonra ise MK kapsamındaki kurtuluş beyinnesi ele alınarak, değerlendirilecektir.

VK m. 20 hükmüne göre[561], hava taşıyıcısı, kendisinin ve temsilcilerinin zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya bu gibi tedbirleri alma olanağının bulunmadığını ispat ederse, sorumlu olmaz. Madde hükmüyle varma noktasındaki yolcu gecikmesinden doğan zararlara ilişkin tazminat talebiyle karşı karşıya kalan hava taşıyıcısına, kurtuluş beyinnesi hakkı tanınarak sorumluluktan

---

[559] Kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin tazminat yükümlülüğünün, uçuş iptali durumuna özel olarak düzenlenmiş tazminat ölçütlerine göre belirlenmesinin kabul edilmesi gerektiği için uçuş iptali durumunda hava taşıyıcısının tazminat yükümlülüğünün ortadan kalkmasına ilişkin sebeplerin açıklanması zorunludur. Bu noktada kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin tazminat yükümlülüğünü etkileyen sadece olağanüstü sebeplerin ortaya çıkması hali söz konusudur. Bkz. Sirmen, **Sturgeon**, s. 202. Bunun dışında iki tane daha kurtuluş imkânı bulunmaktadır. Bunlardan ilki, yolcuların planlanan hareket zamanından belirli bir süre önce uçuş iptalinden haberdar edilmesidir. Bu durum hem AB Tüzüğü hem de Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde detaylı ve uzun bir şekilde düzenlenmiş olduğu için bu noktada sadece kurtuluş imkânının ne olduğunun tespiti yapılmaktadır. Daha fazla bilgi için bkz. AB Tüzüğü m. 5 ve Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 6. İkinci kurtuluş imkânı ise, sadece Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde düzenlenmiş olan yolcunun iletişim bilgilerini hiç veya doğru bir şekilde vermemesi halidir. Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 6/6 hükmüne göre, hava taşıyıcısı tarafından usulüne uygun bir şekilde talep edilmesine rağmen yolcunun hava taşıyıcısına, iletişim bilgisini hiç veya doğru bir şekilde vermemesi halinde hava taşıyıcısı, yolcunun kullanacağı uçuşun iptal olması sebebiyle ortaya çıkan zararlar bakımından sorumluluktan kurtulur. Yolcunun iletişim bilgilerini hiç veya doğru bir şekilde vermemesi, sadece Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında ve sadece uçuş iptalleri bakımından düzenlendiği için böyle bir durumda hava taşıyıcısının sadece uçuşun iptalinden doğan zararlara ilişkin hukuki sorumluluğu ortadan kalkmaktadır. AB Tüzüğü kapsamında bu şekilde bir düzenleme ve dolayısıyla hava taşıyıcısı bakımından bu tarz bir sorumluluktan kurtulma hali bulunmamaktadır. Hava taşıyıcısının bu şekilde tazminat yükümlülüğünün ortadan kalkması, uçuş iptali haline özel olarak düzenlendiği için çalışma konusuna dâhil edilmemiştir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Durgut, **a.g.e.,** s. 206.

[560] Hava taşıyıcısının, yolcunun ölümü veya yaralanması sonucu ortaya çıkan zararlara ilişkin hukuki sorumluluğu bakımından kurtuluş karinesi için bkz. Cenkci, **a.g.e.,** s. 73-74.

[561] VK m. 20 hükmü şu şekildedir: *"Yolcu ve bagaj taşımasında ve yük taşımasındaki gecikme nedeni ile zarar meydana gelmesi halinde, taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığım ispatlarsa, sorumlu olmayacaktır."*

tamamen kurtulabilme imkânı verilmiştir. TSHK m. 123 hükmüne göre[562] ise, hava taşıyıcısı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli olan bütün tedbirleri aldıklarını veya bu tedbirleri alma olanağının bulunmadığını ispatlarsa sorumlu değildir. Bu çerçevede, gerek VK'ya gerekse de TSHK'ya tabi hava taşımalarında hava taşıyıcısının, sorumluluktan kurtulabilmek için ispatlaması gereken hususlar, seçimlik olarak iki noktada toplanmaktadır. Bunlar, zararın önlenmesi için alınması gereken bütün önlemlerin, hava taşıyıcısı tarafından gerek kendisi gerekse adamları tarafından alınmış olduğu veya zararın önlenmesi için gereken tedbirlerin alınma olanağının bulunmadığı hususlarıdır.

Açıklanan madde hükümlerindeki "gereken/gerekli olan bütün tedbirleri" ifadesinden ne anlaşılması gerektiğinin tartışmalı olduğu ve bu tartışmanın da hava taşıyıcısının varma noktasındaki yolcu gecikmesinden doğan zararlara ilişkin hukuki sorumluluğuna temel oluşturduğu daha öce açıklanmıştı[563]. Bu sebeple belirtilen madde hükümlerinde yer alan birinci kurtuluş imkânı olan "gereken/gerekli olan bütün tedbirlerin hava taşıyıcısının hem kendisi hem de adamları tarafından alınmış olduğunun ispat edilmesi" hususundaki "gereken/gerekli olan bütün tedbirleri" ifadesinden ve bu birinci kurtuluş imkânından nelerin anlaşılması gerektiği noktasında, bu duruma ilişkin açıklamaların yer aldığı bölüme atıf yapmakla yetinilecektir.

İlgili madde hükümlerinde yer alan bir diğer sorumluluktan kurtulma hali ise, hava taşıyıcının kendisi ve adamları için gereken tedbirleri alma olanağının bulunmadığını ispatlaması hususudur[564]. Varma noktasındaki yolcu gecikmesinden doğan zararların önlenmesi için gereken tedbirleri alma olanağının bulunmaması durumu, hava taşıyıcısının bu noktadaki sorumluluğunun kusursuz sorumluluğu olduğuna ilişkin görüşün kabul edilmesi gerektiği için zarar, mücbir sebepten ileri geldiği anlamını taşıyacak ve hava taşıyıcısının VK m. 20 ve TSHK m. 123 hükümlerine dayanarak sorumluluktan kurtulabilmesi için, yolcu taşımasında varma

---

[562] TSHK m. 123 hükmü şu şekildedir: *"Taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli olan bütün tedbirleri aldıklarını veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa sorumlu değildir."*

[563] Bkz. II. Bölüm, 2.4. Başlık.

[564] Ercin/Erkut/Necmioğlu, **a.g.e.,** s. 271; Moens/Gillies, **a.g.e.,** s. 311; Canbolat, **a.g.e.,** s. 105; Kaner, **Hava**, s. 88; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 124-125; Gölcüklü, **Montreal**, s. 255; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 246; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 176.

noktasındaki gecikmeden doğan zararın mücbir sebepten ileri geldiğini ispatlaması gerekecektir[565].

Varma noktasındaki gecikmeden doğan zararın önlenmesi için gereken tedbirlerin alınmasının mücbir sebep nedeniyle mümkün olmadığı durumların, başka bir anlatımla gereken önlemlerin alınmasının mücbir sebep nedeniyle imkânsızlaştığının da sadece hava taşımasını yapan hava taşıyıcısı bakımından değil, aynı veya benzer nitelikteki hava taşımalarını gerçekleştiren tüm hava taşıyıcıları bakımından mevcut olan objektif bir imkânsızlık olması gerektiği, aksi takdirde hava taşıyıcısının bu imkândan yararlanmasının mümkün olmadığını kabul etmek gerekir[566]. Bu çerçevede hava taşıyıcısı, varma noktasındaki gecikmeden doğan zararın önlenmesi için gerekli önlemlerin alınmasının objektif bakımdan imkânsız olduğunu ispatlamadıkça sorumluluktan kurtulamaz.

Bu aşamaya kadar açıklanan madde hükümleri, VK'ya ve TSHK'ya tabi olan hava taşımaları açısından geçerli olmakla birlikte, VK'nın konuya ilişkin m. 20 hükmü, Türkiye'nin de taraf olduğu 1975 Tarih ve 4 Sayılı Montreal Protokolü m. V hükmü ile değiştirilmiş olup son hali şu şekildedir: *"Yolcu ve bagaj taşımasında ve yük taşımasındaki gecikme nedeni ile zarar gelmesi halinde, taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya bu tedbirleri alma olanağının bulunmadığını ispatlarsa, sorumlu olmayacaktır."* Bu madde hükmüyle artık hava taşıyıcısı, konusu yolcu ve bagaj olan hava taşımalarında meydana gelen tüm zararlar bakımından her halükarda; konusu yük olan hava taşımalarında ise sadece gecikme durumunda kurtuluş beyyinesi hakkından

---

[565] Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 23-24, 60; Canbolat, **a.g.e.,** s. 107; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 125. Kaner, **TSHK**, s. 241; Gölcüklü, **Montreal**, s. 255; Mankiewicz, **Guatemala**, s. 525-527. Yazar bu noktada mücbir sebepten anlaşılması gerekenin savaş, salgın hastalık, sabotaj, uçak kaçırma ve bunlara benzer durumlar olduğunu belirtmektedir. Aşağıda açıklanacağı üzere mücbir sebep olarak kabul edilebilecek halleri, hava taşıma alanı özelinde somutlaştırmak gerekirse, teknik sorunlar, hava şartları ve grevler olduğunu söylemek gerekir. Bkz. II. Bölüm, 4.3.1. Başlık. Doktrinde mücbir sebep kapsamında sayılan genel geçer örneklerin hava taşıma alanı bakımından gerçekleşebilecek ihtimaller olduğunu söylemek pek mümkün değildir. Bu sebeple alanı özelleştirip, daha somut örnekler üzerinden mücbir sebep kurumunun incelenmesi daha sağlıklı sonuçların elde edilmesini sağlayacaktır. Yargıtay'ın bu yönde vermiş olduğu bir karar için bkz. Eriş, **a.g.e.,** s. 46. Beklenmedik halin de illiyet bağını kestiği sürece, bu kapsamda kabul edilebileceğine ilişkin bkz. Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 176.

[566] Kaner, **TSHK**, s. 241; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 23; Canbolat, **a.g.e.,** s. 108.

yararlanabilecek olup, yükün gecikmeden bağımsız bir şekilde ziyaa ya da hasara uğraması halinde ise mutlak sorumluluk esasına olmaktadır[567].

MK'ya tabi olan hava taşımalarında ise, hava taşıyıcısının yolcu taşımasında varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin sorumluluktan kurtuluş beyyinesi, VK'daki hükümle paralel şekilde düzenlenmiştir. MK m. 19 hükmünün son cümlesine göre[568], hava taşıyıcısı, eğer kendisinin ya da çalışanlarının ve acentesinin zarardan kaçınmak için gerekli kılınabilecek bütün önlemleri aldıklarını veya kendisi ya da çalışanları ve acentaları için bu tedbirleri almanın olanaksız olduğunu ispatlarsa, gecikmeden kaynaklanan zarara ilişkin sorumluluktan kurtulur.

Bu madde hükmünde de hava taşıyıcısının yolcu taşımasında varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin sorumluluktan kurtulabilmesi için ya varma noktasındaki gecikmeden doğan zararın önlenmesi için gerekli kılınabilecek bütün önlemlerin, hava taşıyıcısı tarafından gerek kendisi gerekse çalışanları ve acentesi tarafından alınmış olduğunu ya da varma noktasındaki gecikmeden doğan zararın önlenmesi için gerekli kılınabilecek bütün önlemlerin alınmasının olanaksız olduğunu ispat etmesi gerekmektedir[569]. Hava taşıyıcısı bu hususlardan birisini ispat ederken VK ve TSHK'nın hava taşıyıcısına tanımış olduğu kurtuluş beyinnelerine ilişkin yapılan açıklamalardaki ölçütlere uyması gerekmektedir. Bunun sebebi ise VK ve TSHK'daki bu madde hükümlerinin MK'daki madde hükümleriyle neredeyse aynı içeriğe sahip olmasıdır.

---

[567] Ülgen, **Sorumluluk Hakkında**, s. 562; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 125; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 248; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 175.

[568] MK m. 19 hükmünün son cümlesi şu şekildedir: *"Bununla birlikte taşıyıcı, eğer kendisinin ya da çalışanlarının ve acentesinin hasardan kaçınmak için gerekli kılınabilecek bütün önlemleri aldıklarını veya kendisi ya da çalışanları ve acentaları için bu tedbirleri almanın olanaksız olduğunu ispatlarsa, gecikmeden kaynaklanan hasar için sorumlu olmayacaktır."*

[569] Yargıtay'ın vermiş olduğu bir kararın karşı oy yazısında bu hususa işaret edilmiş olup, karara konu havayolu yolcu taşıması, MK hükümlerine tabi dış hat/uluslararası bir taşıma olmasına rağmen, TSHK hükümlerine göre değerlendirme yapılmıştır. İlgili karar için bkz. Yargıtay 11. HD., E: 2016/6464, K: 2018/129, T: 10.01.2018, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018). Ayrıca bkz. Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 129; Gölcüklü, **Montreal**, s. 255.

4.2.2. Yolcunun Müterafik Kusuru[570]

Hava taşıyıcısını hukuki sorumluluktan kısmen ya da tamamen kurtaran bir diğer sebep, yolcunun, varma noktasındaki gecikmeden doğan zararın oluşmasında sadece kendisine yüklenebilecek ya da ortak bir kusurunun bulunmasıdır[571]. Doktrinde müterafik kusur olarak adlandırılan ve sorumluluğu kısmen ya da tamamen kaldıran bu husus[572] VK m. 21/1 hükmünde düzenlenmiştir. Madde hükmüne göre[573], hava taşıyıcısı, yolcu veya bagaj taşımasında, zarar gören kişinin kusuruyla zarara neden olduğunu veya iştirak ettiğini ispat ettiği takdirde, mahkeme kendi hukuku uyarınca hava taşıyıcısının sorumluluğunu azaltabilir veya kaldırabilir.

VK m. 21/1 hükmünde görüldüğü üzere, zarar görenin yani çalışmamızın konusu itibariyle yolcunun, zararın meydana gelmesinde müterafik kusurunun bulunduğu durumlarda hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğunun tespiti, davaya bakan mahkemenin milli hukukuna, yani lex fori'ye göre belirlenecek ve bu belirleme yine mahkemenin milli hukukuna göre takdir edilecektir. TSHK'da ise müterafik kusur, başlı başına bir sorumsuzluk sebebi olarak düzenlenmemiştir. Daha önceki bölümlerde detaylı bir şekilde ele alındığı üzere TSHK'da somut olaya ilişkin herhangi bir madde hükmünün bulunmaması halinde somut olayda Türk hukuku uygulanıyor olsa dahi yine de TSHK m. 106 hükmünün uluslararası konvansiyonlara ilişkin atfının dikkate alınması ve uygulanma şartları çerçevesinde VK ya da MK madde hükümlerinin uygulanması zorunludur[574].

Bu kapsamda TSHK'da dava konusu somut olaya ilişkin herhangi bir düzenleme bulunmaması halinde TSHK m. 106 hükmü devreye girecek ve bu nedenle lex fori'de, hava taşımacılığı bağlamında müterafik kusura ilişkin özel bir

---

[570] Hava taşıyıcısının, yolcunun ölümü veya yaralanması sonucu ortaya çıkan zararlara ilişkin hukuki sorumluluğu bakımından yolcunun kusuru için bkz. Cenkci, **a.g.e.**, s. 74.

[571] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 54; Akkurt, **Sivil**, s. ; Ülgen, **Sözleşme**, s. ; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 169, 181; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 60; Günay/Gençtürk, **a.g.e.,** s. 805; Mankiewicz, **Guatemala**, s. 527-528; Marşan, **a.g.e.,** s. 76-77; Canbolat, **a.g.e.,** s. 90-91, 108; Ece, **a.g.e.,** s. 269; Kısacık, **a.g.e.,** s. 76; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 129; Gölcüklü, **Montreal**, s. 147; Güleç Uçakhan, **a.g.e.,** s. 93; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 249; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 177. Yargıtay'ın bu yönde vermiş olduğu bir karar için bkz. Ekşi, **a.g.e.**, s. 374.

[572] Tandoğan, **Akit**, s. 318; Oğuzman/Öz, **Cilt 2**, s. 121, 302; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **a.g.e.,** s. 594; Reisoğlu, **a.g.e.,** s. 218; Nomer, **a.g.e.,** s. 249; Kılıçoğlu, **a.g.e.,** s. 441; Eren, **a.g.e.,** s. 791. Başak Baysal, **Zarar Görenin Kusuru (Müterafik Kusur)**, İstanbul, On İki Levha, 2012, s. 9.

[573] VK m. 21 hükmü şu şekildedir: *"Yolcu veya bagaj taşımasında, zarar gören kişinin kusuruyla zarara neden olduğunu veya iştirak ettiğini taşıyıcı ispat ettiği takdirde, mahkeme kendi kanunu hükümleri uyarınca taşıyıcının sorumluluğunu azaltabilir veya kaldırabilir."*

[574] Günay/Gençtürk, **a.g.e.,** s. 805; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 249.

düzenlemenin bulunup bulunmadığı tespit edilirken, genel düzenlemelerden önce TSHK'dan sonra bir uluslararası konvansiyonda bu duruma ilişkin bir düzenlemenin bulunup bulunmadığına bakılmalıdır. TSHK m. 106 hükmü atfı sebebiyle VK hükümlerinin uygulama alanı bulduğu havayolu yolcu taşımalarında VK m. 21/1 hükmü gereğince, lex fori devreye gireceği için lex fori'ye yani davaya bakan mahkemenin milli hukukuna göre somut olaydaki tazminat miktarı belirlenirken, TBK m. 52/1 ve TBK m. 51/1 hükümlerinin nazara alınması gerekir[575].

Hava taşıyıcının, VK m. 21 hükmü kapsamında hukuki sorumluluktan kısmen veya tamamen kurtulabilmesi için ya varma noktasındaki gecikmeden doğan zarara, zarar görenin yani yolcunun sebep olduğunu ya da varma noktasındaki gecikmeden doğan zararın oluşmasında zarar gören kişinin yani yolcunun ihmal veya dikkatsizliğinin katkısının bulunduğunu ispatlaması gerekir. Doktrinde hava taşıyıcısının, VK m. 21 hükmü uyarınca hukuki sorumluluktan kurtulabilmesi için ayrıca zarar görenin yani yolcunun müterafik kusurunun kendi kusurunu ortadan kaldıracak kadar ağır olduğunu da ispatlaması gerektiği kabul edilmektedir[576].

MK'da müterafik kusur, m. 20 hükmünde[577], düzenlenmiştir. MK, VK'ya göre müterafik kusur olgusunu çok daha detaylı ve kapsamlı bir şekilde ele almıştır.

---

[575] Canbolat, **a.g.e.,** s. 109; Gölcüklü, **Montreal**, s. 148; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 130; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 178. Müterafik kusuru düzenleyen VK m. 21 hükmü daha sonra, Türkiye'nin de taraf olduğu 1975 Tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü'nün IV. Madde hükmü ile kaldırılarak yerine, "yolcu ve bagaj taşımaları" için ayrı, "yük taşımaları" için ayrı iki fıkra hükmü getirilmiştir. Anılan madde hükmünde konusu yolcu ve bagaj olan hava taşımalarında müterafik kusuru düzenleyen fıkra köklü değişiklikler getirmemiş, ancak konusu yük olan hava taşımaları bakımından lex fori'ye yapılan atıf kaldırılmıştır. Son olarak belirtmek gerekir ki, somut olaya bakan mahkemenin ulusal hukukunda yani lex fori'sinde müterafik kusura yer verilmeyen ve bu hususta uluslararası sözleşmelere de atıf yapılmayan ülkelerde, her ne kadar anılan ülkeler VK'ya taraf olsalar bile, hava taşıyıcısının, bu ülkelerin iç hat hava taşımaları çerçevesinde VK m. 21 hükmü uyarınca sorumluluktan kısmen ya da tamamen kurtulması söz konusu olamayacaktır. Bu durumun aksini öngören taraflar arasındaki sözleşmeler ise, VK m. 23 hükmü gereğince geçersiz kabul edilecektir. Bkz. Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 130; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 178.

[576] Canbolat, **a.g.e.,** s. 108. Buna ek olarak, doktrininde, hava taşıyıcısının, varma noktasındaki gecikmeden doğan zararın, zarar görenin yani yolcunun kendisine bağlı çalışanlarının müterafik kusuru sebebiyle oluştuğunu ispatladığı halde de VK m. 21 hükmü kapsamında sorumluluktan kısmen ya da tamamen kurtulabileceği kabul edilmektedir. Bkz. Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 182; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 129; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 250.

[577] MK m. 20 hükmü şu şekildedir: *"Taşıyıcının, hasarın tazminat talep eden kişinin veya kendisinin haklarını aldığı kişinin, kusuru ya da başka bir yanlış fiili ya da ihmali neticesinde oluştuğunu ya da buna bir katkısı olduğunu kanıtlaması durumunda, taşıyıcı hasara neden olan ya da katkısı bulunan bu tür kusurun, ya da yanlış fiilin ya da ihmalin kapsamı doğrultusunda hak talep eden kişiye karşı sorumluluklarından kısmen ya da tamamen temize çıkacaktır. Bir kişinin ölümü ya da yaralanması nedeniyle bir başka şahıs tarafından tazminat talep edildiğinde taşıyıcı aynı şekilde, hasara; ölen ya da yaralanan kişinin kusuru ya da diğer yanlış bir fiili ya da ihmali sonucu neden olduğunu ya da katkısı bulunduğunu ispatladığı ölçüde sorumluluklarından kısmen ya da tamamen temize çıkacaktır.*

MK m. 20 hükmüyle hava taşıyıcısına, hem zarar gören kişinin yani yolcunun hem de üçüncü bir kişinin zararın oluşması noktasındaki müterafik kusurunu ispatlayarak sorumluluktan kısmen ya da tamamen kurtulma imkânı tanınmıştır. Diğer bir anlatımla MK m. 20 hükmü uyarınca, varma noktasındaki gecikmeden doğan zararın oluşması noktasında, zarar gören yolcu dışında bir üçüncü kişinin müterafik kusurunun bulunması halinde hava taşıyıcısı, bu durumu ispatlayarak sorumluluktan kısmen ya da tamamen kurtulabilecektir[578].

4.2.3. Süresinde Dava Açılmamış Olması

Yolcunun varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin hava taşıyıcısına karşı açması gereken davalar belirli sürelerle sınırlandırılmıştır. VK ve MK'ya tabi havayolu yolcu taşımaları bakımından bu süre, iki yıl olarak belirlenmiş olup, VK m. 29 ve MK m. 35 hükümlerinde[579] düzenlenmiştir. İlgili madde hükümlerine göre, iki yıllık süre içerisinde dava açılmamış olması, hukuki sorumluluğu bulunan kişileri bu hukuki sorumluluktan tamamen kurtarmaktadır.

Bu husus TSHK'nın "*Dava açma süresi*" başlıklı m. 131 hükmünde[580] düzenlenmiştir. TSHK'ya tabi havayolu yolcu taşımalarında varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlar hakkında madde hükmünde belirtilen süre içerisinde dava açılmaması halinde, dava hakkının ortadan kalkacağı yani hukuki sorumluluğu bulunan kişilerin bu hukuki sorumluluktan tamamen kurtulacağı belirtilmiştir. Doktrinde, dava açılması için tanınan bu iki yıllık sürenin, uygulanacak olan

---

Bu madde 21'in ilk paragrafı dâhil olmak üzere, bu Sözleşmedeki bütün sorumluluk koşullarına tatbik edilecektir."

[578] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 131; Gölcüklü, **Montreal**, s. 147-148; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 251; Günay/Gençtürk, **a.g.e.**, s. 805. Ayrıca MK m. 20 hükmü ile uygulamada yeknesaklık sağlanması amacıyla lex fori'ye yapılan atıf kaldırılmıştır. Bu sebeple MK'ya tabi konusu yolcu olan hava taşımaları bakımından hava taşıyıcısının, yalnızca MK m. 20 hükmü kapsamındaki müterafik kusura ilişkin ispat şartını yerine getirmesiyle sorumluluktan kısmen ya da tamamen kurtulabilmesi imkânı bulunmaktadır. Bkz. **A.g.e.**

[579] VK m. 29 hükmü şu şekildedir: *"Tazminat davası hava aracının varış yerine geldiği veya gelmesi gerektiği günden veya taşımanın durduğu tarihten itibaren iki yıllık süre içinde açılmazsa, tazminat talep hakkı düşer. Bu sürenin hesaplanma usulü, davanın görüldüğü mahkemenin kanunu ile kararlaştırılacaktır."* MK m. 35 hükmü ise şu şekildedir: *"Eğer bir dava, varış yerine ulaşma tarihinden ya da hava aracının ulaşmış olması gereken ya da taşımanın durdurulduğu tarihten itibaren hesaplanan iki (2) yıllık bir süreç içerisinde açılmazsa, hasara dair haklar geçersiz olacaktır. Bu sürecin hesaplanması yöntemi, davaya bakan mahkemenin kuralları tarafından tayin edilecektir."*

[580] TSHK m. 131 hükmü şu şekildedir: *"Sorumluluğa ilişkin dava, hava aracının varma yerine geldiği veya gelmesi gerektiği tarihten veya taşımanın durduğu tarihten itibaren iki yıl içinde açılmazsa tazminat talep hakkı düşer. Ancak, ondördüncü madde gereğince rapor tanzimi gereken hallerde, iki yıllık süre ondördüncü madde gereğince Resmi Gazete ile yapılacak duyuru tarihinden itibaren işlemeye başlar."*

konvansiyon ya da kanun çerçevesinde, hava taşıyıcısının adamlarına, çalışanlarına ve acentesine karşı aynı sebepler dolayısıyla açılacak davalar hakkında da uygulanacağı kabul edilmektedir[581].

4.3. AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği Bakımından

4.3.1. Olağanüstü Sebepler

AB Tüzüğü veya Yolcu Hakları Yönetmeliği hükümlerinin uygulama alanı bulduğu havayolu yolcu taşımaları bakımından hava taşıyıcısının, kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin tazminat sorumluluğunun olağanüstü sebeplerden dolayı kalkmasına dair bu mevzuatlarda herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Olağanüstü sebeplerden dolayı hava taşıyıcısının tazminat sorumluluğu esas itibariyle, AB Tüzüğü m. 5/3 ve Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 6/4 hükümleri gereğince, uçuşun iptali sebebiyle ortaya çıkan zararlar bakımından ortadan kalkmaktadır[582].

Olağanüstü sebeplerin, hava taşıyıcısının kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin tazminat sorumluluğunu ortadan kaldıran bir hal olarak değerlendirilmesinin sebebi, daha önce açıklandığı üzere[583], kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin tazminat yükümlülüğüne ilişkin esasların, uçuşun iptalinden doğan zararlara ilişkin tazminat yükümlülüğüne göre belirlenmesi hususunun gerekli olmasından ve bu sebeple de uçuşun iptali halinde ortaya çıkabilecek olağanüstü sebeplerin, hava taşıyıcısının tazminat sorumluluğunu ortadan kaldıran bir hal olarak düzenlenmesinden kaynaklanmaktadır. Başka bir değişle, hava taşıyıcısının kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin tazminat yükümlülüğü, uçuşun iptalinden doğan zararlara ilişkin tazminat yükümlülüğüne göre belirlenmesi kabul edildiğinden, olağanüstü sebepler aynı zamanda kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlar bakımından hava taşıyıcısının tazminat yükümlülüğünü ortadan kaldırır.

---

[581] Kaner, **Hava**, s. 89; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 262.
[582] Durgut, **a.g.e.,** s. 206; Çeliktaş, **a.g.e.,** s. 102-103; Tang, **a.g.e.,** s. 275; Serdar, **a.g.e.,** s. 2380.
[583] Bkz. II. Bölüm, 3.3.2.4. Başlık.

Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde belirtilen olağanüstü sebepler esasında mücbir sebeptir. Bu tespit, bu başlık altında detaylı bir şekilde inceleneceği üzere, Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın vermiş olduğu kararlarda da açık bir şekilde ortaya konmaktadır. Hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğuna ve tazminat hakkı dışındaki diğer hakların tesis edilmesine ilişkin yapılan açıklamalar da dikkate alındığında, AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'ne göre de hava taşıyıcısının gecikmeye ilişkin hukuki sorumluluğunun kusursuz sorumluluk olarak kabul edilmesi gerekir. Yalnız bu sorumluluk, VK, MK ve TSHK hükümlerinde belirtildiği gibi bir özen yükümlülüğüne dayanmamaktadır. Hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğunu ortadan kaldıran tek hal, belirli şartların oluşması halinde olağanüstü bir sebebin yani mücbir sebebin gerçekleşmesi olduğu için varma noktasındaki gecikmeden doğan sorumluluğa nazaran daha ağır bir sebep sorumluluğunun yani ağırlaştırılmış sebep sorumluluğunun[584] bulunduğunu belirtmek gerekir[585].

AB Tüzüğü'nün değiştirilmesine yönelik hazırlanan tasarıya göre ise, sorumlu hava taşıma işletmesi, kalkış noktasındaki gecikmenin tüm tedbirlerin alınmasına rağmen olağanüstü sebeplerle gerçekleştiğini ispat edebilirse, tazminat ödemekle yükümlü olmaz[586]. Tüzük tasarısında kalkış noktasındaki gecikmeye ilişkin tazminat hakkı doğrudan doğruya tanındığı için kalkış noktasındaki gecikmeler bakımından da hava taşıma işletmesine olağanüstü sebepler ölçütünü ispat ederek sorumluluktan kurtulma imkânı tanınmıştır. Olağanüstü sebeplerin kalkış noktasındaki gecikmeler bakımından ölçüt alınması, mevcut durumda uçuş iptallerindeki olağanüstü sebep ölçütünün kalkış noktasındaki gecikmeye kıyasen uygulanması gerektiğini savunan ve kanaatimizce de kabul edilmesi gereken görüşün ne kadar haklı olduğunu da ortaya koymaktadır.

---

[584] Nomer, **a.g.e.,** s. 196; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **a.g.e.,** 522.

[585] Hava taşıyıcısının kalkış noktasındaki gecikmeye ilişkin sorumluluğu, TBK m. 69 hükmünde ele alınan yapı malikinin sorumluluğuna benzetilebilir. Zira yapı malikinin sorumluluğu, TBK m. 66 ve m. 67 hükümlerinde düzenlenen adam çalıştıranın ve hayvan bulunduranın sorumluluğundaki gibi bir özen yükümlülüğüne dayanmayan ve bu sorumluluklardan daha ağır sebep sorumluluğu olarak kabul edilmektedir. Konu hakkında daha ayrıntılı bilgi için bkz. Oğuzman/Öz, **Cilt 2**, s. 168-183; Tandoğan, **Akit**, s. 181-202; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **a.g.e.,** s. 517-523; Reisoğlu, **a.g.e.,** s. 190-196; Nomer, a.g.e, s. 196-200; Kılıçoğlu, **a.g.e.,** s. 365-377; Tandoğan, **Kusur**, s. 66. Aksi görüş için bkz. Eren, **a.g.e.,** s. 668-692.

[586] Göktepe, **Uçuş İptali**, s. 5; Güner-Özbek, **Yolcu Hakları**, s. 1219.

Olağanüstü sebepler, AB Tüzüğü'nün 14. ve 15. ilkeleri ile Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 4/1, bent ğ hükmünde örnekleyici[587] şekilde sayılmış fakat bu sebeplere ilişkin herhangi bir tanım yapılmamıştır. Bu mevzuatlar kapsamında ele alınan olağanüstü sebepler bakımından şu şekilde bir tanımın yapılması yerinde olacaktır: Olağanüstü sebepler, hava taşıyıcısının faaliyetinin normal icrası dâhilinde olmayan ve doğası gereği üzerinde hüküm edilemeyen, yani hava taşıyıcısının risk alanına girmeyen sebeplerdir[588]. Başka bir değişle, hava taşıyıcısının uçuşun iptali veya kalkış noktasındaki gecikmeyi engellemek amacıyla tüm tedbirleri almış olmasına rağmen, kendisinden kaynaklanmayan ve kontrol edemediği olaylardır.

Bu aşamada tartışılması ve tespit edilmesi gereken nokta, olağanüstü sebeplerin neler olabileceği ve hangi şartların gerçekleşmesi halinde tazminat yükümlülüğünü ortadan kaldıracağıdır. AB Tüzüğü m. 5/3 ve Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 6/4 hükümleri gereğince, hava taşıyıcısı, tüm tedbirleri almasına rağmen olağanüstü hallerin iptale neden olduğunu kanıtlayabildiği takdirde tazminat ödemekle yükümlü olmaz. Bu madde hükümlerinin kalkış noktasındaki gecikme bakımından da geçerli olduğunun kabul edildiğini bir kez daha belirtmek gerekir.

Madde hükümlerinde belirtilen "*tüm tedbirlerin alınmasına rağmen*" ifadesinin, sadece hava taşıyıcısını mı yoksa aynı zamanda VK, MK ve TSHK'da düzenlendiği gibi hava taşıyıcısının adamlarını da mı kapsadığı belli değildir. İlk olarak bu belirsizliğin giderilmesi gerekir[589]. Çalışmanın konusunu TSHK ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'ne tabi iç hat/yurtiçi ve VK veya MK ile AB Tüzüğü'ne tabi dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma faaliyetleri oluşturduğu için bu noktada denilebilir ki, AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında olağanüstü sebeplerin tazminat sorumluluğunu ortadan kaldırabilmesi için hem hava taşıyıcısının hem de adamlarının tüm tedbirleri almış olmaları gerekir. Zira VK ve TSHK bakımından gerekli tüm tedbirlerin, MK bakımından ise gerekli kılınabilecek bütün önlemlerin hem hava taşıyıcısı tarafından hem de adamları tarafından alınması şart koşulmaktadır.

---

[587] Serdar, **a.g.e.,** s. 2381; Tang, **a.g.e.,** s. 275.
[588] Serdar, **a.g.e.,** s. 2382, dn. 161; Truxal, **a.g.e.,** s. 116.
[589] Serdar, **a.g.e.,** s. 2380, dn. 146.

Madde hükümlerinde belirlenmesi gereken ikinci nokta ise, "*tüm tedbirlerin alınmasına rağmen*" ifadesindeki tüm tedbirlerden ne anlaşılması gerektiğidir[590]. Burada da bir önceki paragrafta belirtilen hususların geçerli olması gerektiği için VK, MK ve TSHK bakımından bu konuda yapılan açıklamalardaki tespitler üzerinden gidilmelidir. Zira niteliği artık tamamen uluslararası bir zemine oturan havayolu yolcu taşımacılığı bakımından yeknesaklığın sağlanması ve çifte standarda sebebiyet verebilecek uygulamalardan kaçınılması amaçlarının taşınması gerektiği için VK, MK ve TSHK bakımından tespit edilen sonuçların bu başlık altında da tekrara sebebiyet vermeyecek şekilde zikredilmesi ve kabul edilmesi gerekir[591]. Daha önce açıklandığı üzere[592], VK, MK ve TSHK kapsamında hava taşıyıcısının sorumluluğu kusursuz sorumluluk olarak kabul edilmelidir.

Hava taşıyıcısının sorumluluğunun ortadan kalkması bakımından gecikme özelinde, gecikmeden doğan zararların oluşmaması için kendisinin ve adamlarının somut olayda gerçekleşen gecikmeyi objektif bir şekilde önleyecek gerekli olan bütün tedbirleri aldıklarını veya bu tedbirlerin alınmasının mücbir sebepten doğan bir imkânsızlık sebebiyle mümkün olmadığını ispat etmesi gerekir. Beklenmeyen halin bu kapsamda değerlendirilmesi mümkün değildir[593]. Ayrıca hava taşıyıcısının somut olaydaki gecikmeyi objektif bir şekilde önleyecek gerekli olan bütün tedbirlerin alındığını ispat edebilmesi için doğal olarak somut olaydaki gecikmenin de hangi sebeple ortaya çıktığını ispat etmek zorundadır. Bu tespit edilen kabullerin tamamı AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında da aynen geçerli olmalıdır.

---

590 Kaner, **TSHK**, s. 240-241. C-294/10, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62010CA0294&qid=1558314929263&from=EN, (E.T.: 05.02.2018). Avrupa Birliği Adalet Divanı vermiş olduğu bu kararda, "*tüm makul tedbirler*" kavramına açıklık getirmiştir. Bu karara göre, bir hava taşıyıcısının, olağanüstü sebeplerden kaçınmak için tüm makul tedbirleri alma yükümlülüğü olduğu için, uçuşu organize etme aşamasında bu tür sebeplerin ortaya çıkmasıyla bağlantılı olan kalkış noktasındaki gecikme riskini de makul ölçüde göz önünde bulundurmalıdır. Dolayısıyla ilgili hava taşıyıcısı, mümkün olduğunca olağanüstü sebepler sona erdikten sonra uçuş faaliyetini gerçekleştirebilmesine imkân tanıyacak belirli bir asgari rezerv süresi oluşturmalıdır. Bununla birlikte, ölçüt olarak alınabilecek teki bir rezerv süresi mümkün olamayacağı gibi kalkış noktasındaki gecikmelerle ilgili madde hükmündeki süreler de bu bakımdan dikkate alınamaz. Ayrıca hava taşıyıcı tarafından oluşturulması gereken bu rezerv süresinin uzunluğu, hava taşıyıcısının alakalı zamanda işletmesinin kapasitesi kapsamında havayolu yolcu taşıma faaliyetini kendisi için çekilmez hale getirecek şekilde fedakârlıklarda bulunmasına sebep olmamalıdır. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Göçmen/Keskin, **a.g.e.**, s. 463.

591 Haanappel, **a.g.e.,** s. 28.

592 Bkz. II. Bölüm, 2.4. Başlık.

593 Tang, **a.g.e.,** s. 278; Marşan, **a.g.e.,** s. 88-89; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 181. *Sözer*, TTK kapsamındaki kara taşımalarında gerçekleşen gecikmeler bakımından taşıyıcının kusursuz sorumluluğunun bulunduğunu ve kurtuluş imkânlarından biri olan mücbir sebebin bulunduğunun ispatı meselesinde beklenmedik halin bulunduğunun ispat edilmesinin taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldırmayacağını kabul etmektedir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Sözer, **Meseleler**, s. 94-95.

Zira bu başlık altında açıklandığı üzere, bu mevzuatların uygulama alanı bulduğu ve fakat VK ya da MK ya da TSHK hükümlerinin uygulanamadığı havayolu yolcu taşıma faaliyetleri bu çalışmanın konusu dışında kaldığı ve uluslararası yeknesaklığın sağlanması ve çifte standarda yol açabilecek uygulamaların önüne geçilebilmesi için bu kabullerin geçerli olması gerekir.

Hangi kişilerin olağanüstü sebepler kapsamında neleri ispat etmesi gerektiğinin tespiti yapıldığına göre bir sonraki aşamada, yargı mercileri tarafından hangi hallerde olağanüstü sebeplerin söz konusu olduğuna ilişkin vermiş oldukları bazı nitelikli kararlar ve bu kararlar çerçevesindeki somut olaylar özelinde değerlendirmelerin yapılması gerekir. Zira olağanüstü sebeplerin çerçevesi, somut örnekler üzerinden gidilmek suretiyle en verimli şekilde çizilebilir.

Olağanüstü sebepler, Avrupa Birliği Adalet Divanı tarafından detaylı bir şekilde ele alınmakta ve incelenmekteyken[594], Yargıtay'ın aynı şekilde hareket ettiğini söylemek pek mümkün değildir. Bu sebeple bu kurum detaylı bir şekilde ele alınmamakta ve incelenmemektedir. Olağanüstü sebeplerin en fazla incelendiği somut olaylara bakıldığı zaman bu sebepleri üç sınıf altında toplamak gerekir[595]. Bunlar, teknik sorunlar, hava şartları ve grevlerdir. Bu üç hal bakımından ayrı ayrı inceleme yapılmak suretiyle olağanüstü sebep olarak kabul edilip edilmedikleri tespit edilecek ve bu tespitler üzerinden değerlendirmeler yapılacaktır.

İlk değerlendirilmesi gereken hal olan teknik sorunlar, Avrupa Birliği Adalet Divanı tarafından olağanüstü sebep olarak kabul edilmemektedir[596]. Zira Avrupa Birliği Adalet Divanı, yolcu lehine bir tutum sergilemekte ve AB Tüzüğü'nün de çıkış amacını dikkate alarak, bu kapsamda tüketici konumundaki yolcunun haklarının daha iyi bir şekilde korunmasının sağlanmasının ve hakların yerine getirilmesinin

---

[594] Serdar, **a.g.e.,** s. 2380 vd., Göçmen/Keskin, **a.g.e.,** s. 460-463.
[595] Serdar, **a.g.e.,** s. 2382.
[596] C-63/09. Bu karar doktrinde *Wallentin-Hermann* Kararı olarak bilinmektedir. Bkz. Serdar, **a.g.e.,** s. 2382, dn. 161; Göktepe, **Uçuş İptali**, s. 3; Göçmen/Keskin, **a.g.e.,** s. 460. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62009CJ0063&qid=1557086772449&from=EN, (E.T.: 05.05.2018). Ayrıca bkz. Serdar, **a.g.e.,** s. 2386; Çeliktaş, **a.g.e.,** s. 103; Sirmen, **Sturgeon**, s. 203. Avrupa Birliği Adalet Divanı 9. Dairesi'nin bu yönde vermiş olduğu başka bir karar için bkz. C-257/14, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62014CJ0257&qid=1558388240735&from=EN, (E.T.: 05.09.2018).

önüne geçen olağanüstü sebepler gibi istisnaların dar yorumlanması gerektiğini kabul etmektedir[597].

Avrupa Birliği Adalet Divanı, bu tespiti yaparken de olağanüstü sebebe ilişkin belirlemiş olduğu tanım olan hava taşıyıcısının faaliyetinin normal icrası dâhilinde olmayan ve doğası gereği üzerinde hüküm edilemeyen, yani hava taşıyıcısının risk alanına girmeyen sebepler çerçevesinde hareket etmiştir. Ayrıca Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın bir kararında[598] olağanüstü sebebi, niteliği veya kökeni gereği, ilgili hava taşıyıcısının etkinliklerinin, normal işleyişinin parçası olmayan ve gerçekten hava taşıyıcısının kontrolü dışındaki olay olarak yorumlamıştır. Başka bir kararında[599] ise, beklenmedik bir biçimde meydana gelen, yetersiz bakım sebebiyle oluşmayan ve rutin bakım denetimleri sırasında tespit edilemeyen teknik bir problemi, olağanüstü sebep olarak kabul etmemiştir. Ayrıca AB Tüzüğü'nün 14. ilkesinde olağanüstü sebebin, hem hava taşıyıcısının hem de yolcunun risk alanında bulunmama ölçütüne göre belirlemesi yapılmıştır. Avrupa Birliği Adalet Divanı, hava taşıyıcısının teknik sorunlara istisnai şekilde dayanabileceğini kabul ettiğinden, teknik sorunların olağanüstü sebep olarak kabul edilebilmesi için ispat şartlarını ve teknik sorunlara ilişkin alınması gereken uygun tedbirleri çok sıkı kurallara tabi tutmaktadır[600].

Genellikle hava taşıyıcıları, uçağın teknik ve bakım işlemleri için kanunen öngörülmüş olan bütün asgari yükümlülüklerin zamanında ve düzenli olarak yaptırıldığını ve buna rağmen teknik sorunların ortaya çıktığı savunmasında bulunmaktadır. Bu sorunların kaynağına bakıldığında ise, ayıp, teknik ve bakım eksikliği ya da pilot hatası gibi hava taşıyıcısının risk alanında bulunan sebepler olduğu görülmektedir. Açıktır ki, hava taşıyıcısının risk alanında bulunan sebeplerle

---

[597] Serdar, **a.g.e.,** s. 2386; Göçmen/Keskin, **a.g.e.,** s. 461-462.

[598] C-549/07. Bkz. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62007CA0549&qid=1557087047096&from=EN, (E.T.: 05.09.2018). Ayrıca bkz. Truxal, **a.g.e.,** s. 115.

[599] C-257/14. Bkz. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62014CJ0257&qid=1557087125397&from=EN, (E.T.: 05.06.2018). Avrupa Birliği Adalet Divanı başka bir kararında ise, uçağa bir grup mobil iniş merdiveninin çarpması sonucu ortaya çıkan teknik bir problemin, sabotaj veya terörizm gibi normal havaalanı hizmetleri kategorisinin dışındaki bir eylemden kaynaklanmadığı sürece olağanüstü sebep olarak kabul edilemeyeceğine karar vermiştir. Bkz. C-394/14. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62014CB0394&qid=1557087170171&from=EN, (E.T.: 05.06.2018).

[600] Serdar, **a.g.e.,** s. 2386-2387; Durgut, **a.g.e.,** s. 206.

ortaya çıkabilecek teknik sorunlara ilişkin önceden tedbir alınması mümkün olduğu için bu gibi teknik sorunlar, olağanüstü sebep olarak kabul edilmemelidir.

Kuş çarpması sonucu oluşabilecek teknik sorunlar ise Avrupa Birliği Adalet Divanı tarafından olağanüstü sebep olarak kabul edilmektedir[601]. Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın kuş çarpması duruma ilişkin vermiş olduğu bir kararda[602], bir uçak ile kuş arasındaki çarpışmanın olağanüstü sebep olduğunu kabul etmiştir. Ancak bu durumun olağanüstü sebep olarak kabul edilebilmesi için ilgili hava taşıyıcısının kanunen yetkilendirilmiş bir uzmana gerekli kontrolleri yaptırması gerektiğini ve eğer hava taşıyıcısı, bu kontrollere ek olarak kendisinin seçtiği bir uzman aracılığıyla tekrardan bir kontrol yaptırmışsa ve uçuş iptali veya kalkış noktasındaki gecikme, bu ikinci kontrol nedeniyle ortaya çıkmışsa, bu durumda ilgili uçuşun iptalinin veya kalkış noktasında gecikmenin olağanüstü sebep nedeniyle gerçekleştiği anlamına gelmeyeceğini belirtmiştir.

İkinci olarak değerlendirilmesi gereken hal olan hava şartları, Avrupa Birliği Adalet Divanı tarafından bazı istisnalar dışında, genellikle olağanüstü sebep olarak kabul edilmemektedir[603]. Hem AB Tüzüğü hem de Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında hava taşıyıcısının uçuşun iptali veya kalkış noktasındaki gecikme sebebiyle ortaya çıkan zararlara yönelik tazminat yükümlülüğünün ortadan kalkması için somut olayda olağanüstü sebebin tek başına bulunması yetmez, aynı zamanda hava taşıyıcısının gerekli olan tüm tedbirleri almasına rağmen bu olağanüstü sebebi engelleyememiş olması da gerekir[604]. Bu iki unsurun hava taşıyıcısı tarafından birlikte ispat edilmesi gerektiği göz önünde bulundurulduğunda, hava şartlarının kötü olduğu bir zamanda uçağın böyle bir havada kalkması veya inmesi için gerekli olan

---

[601] Serdar, **a.g.e.,** s. 2387; Göçmen/Keskin, **a.g.e.,** s. 462; Yargıtay'ın vermiş olduğu bir kararın karşı oy yazısında kuş çarpmasının olağanüstü sebep olarak kabul edilmesi ve bu sebeple de hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğunun ortadan kalkması gerektiği belirtilmiştir. Bu karar her ne kadar MK hükümlerine tabi bir dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşımasına ilişkin ve MK'ya göre alınması gerekli kılınabilecek bütün önlemlerin alınması ölçütüne göre değerlendirme yapılmış olsa da kuş çarpmasından doğan teknik sorun üzerinden gidildiği için kararın bu noktada dikkate alınması önemlidir. Ayrıca karardaki karşı oy yazısında dış hat/uluslararası bir havayolu yolcu taşıması bulunması sebebiyle MK hükümlerine tabi olunması zorunluluğu göz ardı edilerek TSHK hükümlerine göre değerlendirme yapılmıştır. İlgili karar için bkz. Yargıtay 11. HD., E: 2016/6464, K: 2018/129, T: 10.01.2018, (www.lexpera.com.tr), (02.05.2018).

[602] C-315/15. Bkz. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62015CA0315&qid=1557087297359&from=EN, (E.T.: 05.06.2018).

[603] Serdar, **a.g.e.,** s. 2382.

[604] Çeliktaş, **a.g.e.,** s. 102-103; Serdar, **a.g.e.,** s. 2384.

teknikle donatılmaması sebebiyle uçuşun iptalinin veya kalkış noktasında bir gecikmenin gerçekleşmesi halinde, tazminat yükümlülüğünün ortadan kalkması söz konusu olamaz[605].

Kötü hava şartlarının olağanüstü sebep olarak hava taşıyıcısının tazminat sorumluluğunu ortadan kaldırabilmesi için bu hava şartlarının bütün hava taşıyıcılar bakımından da aynı etkiyi yaratacak seviyede olması gerekir. Bu duruma, kalkış noktasının bulunduğu havalimanındaki dolu yağışı nedeniyle tüm uçuşların iptal edilmesi ve ilgili hava taşıyıcısının gerekli tüm tedbirleri almış olmasına rağmen dolu yağışı nedeniyle uçuş iptalinin veya kalkış noktasında bir gecikmenin meydana gelmesi örnek olarak verilebilir. Hava taşıyıcısı, gerekli tüm tedbirleri aldığını ispat edemediği takdirde, kötü hava şartlarının bulunması tek başına olağanüstü sebep olarak tazminat yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz.

Hava şartlarının olağanüstü sebep olarak tazminat hakkını ortadan kaldırabileceği haller, örneğin Avrupa çapında havaalanlarının kapatılması ve buna bağlı olarak uçuşların iptal edilmesi veya kalkış noktasındaki gecikme durumunda yolcunun tazminat talep etme hakkı yoktur. Örneğin, İzlanda'da patlayan volkanın küllerinin etkisi, bu durumda olağanüstü sebep olarak kabul edilmiştir[606].

Üçüncü olarak değerlendirilmesi gereken hal ise, hava taşıyıcısının adamları veya havaalanı çalışanları tarafından yapılan grevlerdir. Havayolu yolcu taşıma sektöründe gerçekleşen grevler, uçuşların gerçekleştirilebilmesi için hizmetlerinden yararlanılması zorunlu olan kişiler tarafından yapıldığından, hava taşıyıcısı bu durumlarda ilgili uçuşları iptal eder ya da kalkış noktasında uzun süreli gecikmeler yaşanır. Grevler, her ne kadar AB Tüzüğü'nün 14. İlkesinde ve Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 4/1, bent ğ hükmünde olağanüstü sebep olarak sayılmış olsa da Avrupa Birliği Adalet Divanı tarafından, hava taşıyıcısının etki alanında gerçekleşip gerçekleşmeme ölçütü dikkate alınarak olağanüstü sebep olup olmadığına karar verilmektedir[607]. Doktrindeki hâkim görüşe göre[608] de hava taşıyıcısının etki alanı

---

[605] Tang, **a.g.e.,** s. 276; Serdar, **a.g.e.,** s. 2384**.**

[606] C-12/11, Bkz. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:62011CA0012&qid=1560207994281&from=EN, (E.T.: 05.08.2018).

[607] Bu durumun tartışıldığı Avrupa Birliği Adalet Divanı 3. Dairesi'nin vermiş olduğu bir karar için bkz. *Joined Cases* C-195/17, C-197/17 *to* C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-

dışında yapılan grevler olağanüstü sebep olarak kabul edilirken, hava taşıyıcısının kendi adamlarının yaptıkları grevler olağanüstü durum olarak kabul edilmemektedir.

Hava taşıyıcısının etki alanında gerçekleşen grevlerin olağanüstü sebep olarak kabul edilmemesinin nedeni ise, hava taşıyıcısı tarafından bazı tedbirlerin[609] alınması sonucu, bu tarz bir grevin olumsuz sonuçlarının ortadan kaldırılabilir olmasıdır[610]. Bununla birlikte hava taşıyıcısı, grev nedeniyle oluşan kalkış noktasındaki gecikmeyi veya uçuşun iptalini engelleyebilmek için gerekli bütün tedbirleri aldığını ve buna rağmen engelleyemediğini ispat edebilirse, hava taşıyıcısının etki alanında yapılan grevin de sorumluluğu kaldırabileceği kabul edilmektedir[611]. Başka bir değişle, hava taşıyıcısı, grevi öngöremiyor ve ikame personel sağlayarak grevin etkilerini önleme imkânına sahip değilse bu grev, olağanüstü durum olarak kabul edilmelidir[612].

Son olarak AB Tüzüğü'nün değiştirilmesine yönelik hazırlanan tasarıdaki olağanüstü sebeplere ilişkin yapılan değişikliklerin de incelenmesi gerekir. Buna göre, olağanüstü sebepler, ilgili hava taşıma işletmesinin normal faaliyetlerinin yerine getirirken kontrolü ve uygulanması gereken ilgili güvenlik yükümlülüklerinin dışında kalan olaylardır[613]. Ayrıca teknik arızalar hiçbir şekilde olağanüstü sebep olarak kabul edilemez[614]. Mevcut durumda olağanüstü sebepler örnekleyici olarak sayılmışken, tasarıda örnekleyici değil ve fakat sınırlayıcı şekilde sayılması gerektiği kabul edilmiş ve buna ilişkin bir kapalı liste önerilmiştir[615]. İlgili madde hükmünün gerekçesinde de belirliliğin sağlanabilmesi için bu listenin sınırlayıcı nitelikte olması gerektiği belirtilmiştir. Ek olarak ilgili komisyon, gerekli gördüğü zaman bu listeyi değiştirme yetkisine sahiptir[616].

275/17, C-278/17 *to* C-286/17 *and* C-290/17 *to* C-292/17, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:62017CJ0195_SUM&qid=1542129618753, (E.T.: 07.05.2018).

[608] Serdar, **a.g.e.,** s. 2389, s. 2389, dn. 189. Ayrıca bkz. Güner-Özbek, **Yolcu Hakları**, s. 1194.

[609] Bu duruma örnek olarak, grevde olmayan hava taşıyıcısının adamlarının ilgili uçuşa ikame edilmesi veya yolcuların başka bir hava taşıyıcısının uçuşuna nakledilmesi vb. verilebilir.

[610] Serdar, **a.g.e.,** s. 2389-2390.

[611] Güner-Özbek, **Yolcu Hakları**, s. 1194; Serdar, **a.g.e.**, s. 2390.

[612] **A.g.e.,** s. 2390, dn. 190.

[613] Göktepe, **Uçuş İptali**, s. 7; Güner-Özbek, **Yolcu Hakları**, s. 1219.

[614] Göktepe, **Uçuş İptali**, s. 7.

[615] Güner-Özbek, **Yolcu Hakları**, s. 1219. Söz konusu listenin ilk önerildiği ve Avrupa Parlamentosu tarafından kabul edilen son hali için bkz. Göktepe, **Uçuş İptali**, s. 7-8.

[616] **A.g.e.**

5. Hava Taşıyıcısının VK, MK ve TSHK Kapsamında Sınırlı Sorumluluktan Yararlanamadığı Haller

5.1. Sözleşme İle Sınırsız Sorumluluğun Belirlenmiş Olması

Hava taşıyıcısının, VK, MK ve TSHK hükümlerine tabi olan havayolu yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin hukuki sorumluluğunun, "sınırlı sorumluluk" ilkesine tabi olduğu ve bu mevzuatlardaki sorumluluk sınırlarının aşağıya çekilmesine ilişkin sözleşme hükümlerinin, sözleşmenin geçerliliğine etki etmeden doğrudan geçersiz olduğu daha önce[617] açıklanmıştı.

VK, MK ve TSHK hükümlerinde, hava taşıyıcısı ile yolcunun yapacağı sözleşmede ya da ek bir sözleşmede, hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğunun tabi olduğu bu sorumluluk sınırlarını aşan ya da tamamen kaldıracak şekilde sınırsız sorumluluğa ilişkin hükümlerin konulabileceği düzenlenmiştir[618]. VK veya MK hükümlerine tabi dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından, VK m. 22/1 ve MK m. 25 hükümleri gereğince, taraflar arasında yapılan sözleşmede, bu mevzuatlarda hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğunun belirlenmesi noktasında belirtilen sorumluluk sınırlarını aşan ya da tamamen kaldıran hükümlerin konulabileceği belirtilmiştir. Aynı şekilde TSHK hükümlerine tabi iç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından, TSHK hükümlerinde bu konuya ilişkin özel bir düzenleme olmamasına rağmen TSHK m. 124 hükmündeki ifade sebebiyle, MK'nın yürürlüğe giriş tarihi olan 26.03.2011 tarihine kadar gerçekleştirilen ve TSHK hükümlerine tabi iç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından VK m. 22/1 hükmü; 26.03.2011 tarihi de dâhil olmak üzere, bu tarihten itibaren gerçekleştirilen ve TSHK hükümlerine tabi iç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından ise MK m. 25 hükmü uygulama alanı bulabilecektir[619].

---

[617] Bkz. II. Bölüm, 3.2. Başlık vd. Ayrıca hava taşımalarının aksine deniz ticareti hukuku kapsamında taşıyıcının, emredici kurallara aykırı olmamak kaydıyla sözleşme ile hukuki sorumluluğunun tamamen kaldırılabileceğine ilişkin bkz. Değirmenci, **a.g.e.,** s. 405-412.

[618] Akkurt, **Sivil**, s. 283; Akkurt, **Sınırlandırma** s. 143, 147-148; Moens/Gillies, **a.g.e.,** s. 316-317; Canbolat, **a.g.e.,** s. 97; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 216. TTK'nın uygulama alanı bulduğu durumlar için ayrıca bkz. Akdeniz/Ortaç, **a.g.e.**, s. 25.

[619] Akkurt, **Sivil**, s. 280; Cenkci, **a.g.e.**, s. 75-76; Akkurt, **Sınırlandırma**, s. 146.

Sonuç olarak, VK veya MK hükümlerine tabi dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından, VK m. 22/1 veya MK m. 25; TSHK hükümlerine tabi iç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından ise TSHK m. 124 hükmündeki ifade sebebiyle, MK'nın yürürlüğe girdiği tarih olan 26.03.2011 tarihi esas alınmak suretiyle VK veya MK hükümlerinin uygulama alanı bulması gerektiğinden uygulanacak olan konvansiyona göre yine aynı madde hükümleri gereğince, hava taşıyıcısı ile yapılacak sözleşmede ya da buna ek bir sözleşmede, bu mevzuatlarda düzenlenen sorumluluk sınırlarının aşılmasına veya tamamen ortadan kaldırılması yoluyla sınırsız sorumluluğa tabi olunmasına ilişkin madde hükümlerinin konulabileceği ve bu hükümlerin geçerli olacağı düzenlenmiştir.

Son olarak belirtmek gerekir ki, her ne kadar doktrinde[620] bu mevzuatların sınırlı sorumluluk esasına tabi tutmadığı geri kalan bütün sorumluluk hallerinin genel hükümlere tabi olması gerektiği ve genel hükümler uyarınca da esas olanın sınırsız sorumluluk ilkesinin geçerli olması sebebiyle, bu tarz sorumluluklara sınırsız sorumluluk esasının uygulanması gerektiği fikri bulunsa da, en azından bu çalışmanın konusunu oluşturan yolcu taşımasındaki gecikmeler bakımından VK m. 24 ve MK m. 29 hükümleri sebebiyle bu görüşün kabul edilemeyeceğini ve VK, MK ve TSHK hükümlerine tabi havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri kapsamında yolcu taşımasındaki gecikmeye ilişkin açılacak bütün davalarda, uygulanacak olan konvansiyona göre VK m. 22 veya MK m. 22 hükümlerinde belirlenen sorumluluk sınırlarının emredici bir şekilde uygulanmasının zorunluluk arz ettiğini belirtmek gerekir.

5.2. Yolcu Biletinin Hiç veya Gereği Gibi Düzenlenmemiş Olması

Yolcu biletinin hiç veya gereği gibi düzenlenmemiş olması sebebiyle hava taşıyıcısının sınırlı sorumluluk esasından yararlanamama hali, VK ve TSHK'da düzenlenmiş olup, MK kapsamında ise bu tarz bir durumda hava taşıyıcısının sınırlı sorumluluk esasından yararlanmaya devam edeceği düzenlenmiştir[621].

---

[620] Ülgen, **Sözleşme**, s. 201; Akkurt, **Sivil**, s. 283; Akkurt, **Sınırlandırma**, s. 142, 148.
[621] Akkurt, **Sivil**, s. 288; Mankiewicz, **Judicial**, s. 726; Moens/Gillies, **a.g.e.,** s. 304.

VK hükümlerine tabi dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından, hava taşıyıcısının, havayolu yolcu taşımasından yararlanacak olan yolcuya, VK m. 3/1 hükmünde belirtilen kayıtları içeren bir yolcu bileti düzenleyip, teslim etmesi zorunludur[622]. Aynı maddenin ikinci fıkrasına göre, hava taşıyıcısının yolcu biletini hiç düzenlememesi, yolcu biletinin usulüne uygun olmaması veya kaybı, havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini etkilememekte ve bu sözleşme VK hükümlerine tabi olmaya devam etmektedir. Bununla birlikte, hava taşıyıcısının yolcu biletinin hiç düzenlememesi ya da yolcu biletinin VK m. 3/1, bent c hükmünde[623] yer alan sınırlı sorumluluk esasına tabi olmaya ilişkin kaydı içermemesi halinde hava taşıyıcısı, VK m. 22 hükmünde belirtilen sınırlı sorumluluk esasından yararlanamaz ve ortaya çıkan bütün zararlardan sınırsız sorumluluk esasına göre sorumlu olur[624].

TSHK hükümlerine tabi iç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından, hava taşıyıcısının, havayolu yolcu taşımasından yararlanacak olan yolcuya, TSHK m. 107/1 hükmünde belirtilen kayıtları içeren bir yolcu bileti

---

[622] Bkz. I. Bölüm, 3.2.2.4.1. Başlık. Ayrıca bkz. Akkurt, **Sivil**, s. 286; Moens/Gillies, **a.g.e.,** s. 304, 319. Bu konuda verilmiş yabancı mahkeme kararları için ayrıca bkz. Mankiewicz, **Judicial**, s. 726-730. Birden çok kişi için tek bir kişinin adına düzenlenen birden fazla biletin, VK'da belirtilen şartlara haiz olsa dahi bireysel olarak düzenlenip, bu kişilere teslim edilmediği sürece bu kişiler bakımından hava taşıyıcısının sınırlı sorumluluktan yararlanmasının mümkün olmayacağına dair verilen bir karar için bkz. Mankiewicz, **The Hague**, s. 86. Bu karar açıkça göstermektedir ki, VK kapsamında gerçekleşen havayolu yolcu taşımaları bakımından hava taşıyıcısının sınırlı sorumluluktan yararlanabilmesi için yolcu biletinin her bir yolcu adına düzenlenip, ilgili yolcuya teslim edilmesi gerekir.

[623] VK m. 3/1, bent c şu şekildedir: *"Yolcunun seyahatinin son varış yeri veya duraklama yeri, hareket ettiği ülkeden başka bir ülke içinde ise, Varşova Sözleşmesinin uygulanabileceğini ve Sözleşmenin ölüm veya cismani zarar ile bagajın kaybı veya hasarı bakımından taşıyıcının sorumluluğunu düzenlediğini ve birçok hallerde sınırladığını belirten bir uyarı"*

[624] Akkurt, **Sivil**, s. 286; Mankiewicz, **The Hague**, s. 83; Mankiewicz, **Judicial**, s. 726; Moens/Gillies, **a.g.e.,** s. 319; Canbolat, **a.g.e.,** s. 98; Kaner, **Hava**, s. 91-92. Bagaj taşımalarının yolcu taşımalarının kapsamında kabul edilmesi gerektiği için bagajlara ilişkin düzenlenen bagaj kuponuna ilişkin de bir açıklama yapmak gerekir. VK hükümlerine tabi dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından, VK m. 4/1 hükmü gereğince, hava taşıyıcısı kayıtlı bagaj taşımasında, VK m. 3/1 hükmüne uygun olacak şekilde bir yolcu biletinin içinde veya onunla birleştirilmiş olmadıkça bu fıkrada belirtilen kayıtları içeren bir bagaj kuponunu düzenleyip, yolcuya teslim etmek zorundadır. Bkz. Akkurt, **Sivil**, s. 286; Moens/Gillies, **a.g.e.,** s. 319. VK m. 4/2 hükmüne göre, hava taşıyıcısının bagaj kuponunu hiç düzenlememesi, bagaj kuponunun usulüne uygun olmaması veya kaybı, havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini etkilememekte ve bu sözleşme VK hükümlerine tabi olmaya devam etmektedir. Bununla birlikte, hava taşıyıcısı, bagaj kuponu vermeksizin bir bagajı sorumluluğuna kabul eder ya da bagaj kuponunun VK m. 4/1, bent c hükmünde yer alan sınırlı sorumluluk esasına tabi olmaya ilişkin kaydı içermemesi halinde hava taşıyıcısı, VK m. 22/2 hükmünde belirtilen sınırlı sorumluluk esasından yararlanamaz ve ortaya çıkan bütün zararlardan sınırsız sorumluluk esasına göre sorumlu olur. Bkz. Akkurt, **Sivil**, s. 286; Mankiewicz, **The Hague**, s. 83; Moens/Gillies, **a.g.e.,** s. 319; Mankiewicz, **Judicial**, s. 732. Bu konuda verilmiş yabancı mahkeme kararları için ayrıca bkz. **A.g.e.,** s. 733-737.

düzenleyip, teslim etmesi zorunludur[625]. Aynı maddenin ikinci fıkrasına göre, hava taşıyıcısının yolcu biletini hiç düzenlememesi, yolcu biletinin bu maddede belirtilen kayıtlardan herhangi birini içermemesi veya kaybı, havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini etkilememekte ve bu sözleşme TSHK hükümlerine tabi olmaya devam etmektedir. Bununla birlikte, hava taşıyıcısının yolcu biletinin hiç düzenlememesi ya da yolcu biletinin bu maddenin ilk fıkrasında belirtilen kayıtlardan herhangi birini içermemesi halinde hava taşıyıcısı, TSHK'nın sınırlı sorumluluk esasından yararlanamaz ve ortaya çıkan bütün zararlardan sınırsız sorumluluk esasına göre sorumlu olur[626].

---

[625] Akkurt, **Sivil**, s. 284; Ercin/Erkut/Necmioğlu, **a.g.e.,** s. 271; Canbolat, **a.g.e.,** s. 99.

[626] Akkurt, **Sivil**, s. 284; Ercin/Erkut/Necmioğlu, **a.g.e.,** s. 271; Canbolat, **a.g.e.,** s. 101; Kaner, **Hava**, s. 59; Ülgen, **Yeni**, s. 8-9; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 59. TSHK kapsamında da bagaj kuponuna ilişkin bir açıklama yapmak gerekir. TSHK hükümlerine tabi havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından, TSHK m. 107/1 hükmü gereğince, bu fıkrada belirtilen kayıtları içeren bir bagaj kuponunu düzenleyip, yolcuya teslim etmek zorundadır. TSHK m. 107/4 hükmüne göre, bu maddenin birinci ve ikinci fıkralarının hükümleri saklı kalmak şartıyla, hava taşıyıcısı bagaj kuponuna konulması gereken bilgilerden yolcu biletinde zaten mevcut bilgileri bagaj kuponuna yazmayabilir veya usulüne uygun olarak düzenlenen bir yolcu biletiyle birleştirmek kaydıyla yolcuya sadece bir bagaj teşhis kuponu da verebilir. Aynı maddenin ikinci fıkrasına göre, hava taşıyıcısının, ilgili bagajı, bagaj kuponu düzenlemeksizin veya aynı maddenin birinci fıkrasında belirtilen kayıtlardan herhangi birisini içermeyen bir bagaj kuponu vermeden kabul etmesi, havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin varlığını ve geçerliliğini etkilememekte ve bu sözleşme TSHK hükümlerine tabi olmaya devam etmektedir. Bununla birlikte, hava taşıyıcısı bu durumda, TSHK'nın sınırlı sorumluluk esasından yararlanamaz ve ortaya çıkan bütün zararlardan sınırsız sorumluluk esasına göre sorumlu olur. Bkz. Akkurt, **Sivil**, s. 285; Kaner, **Hava**, s. 60. Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, TSHK'nın yolcu bileti ve bagaj kuponunun hiç veya gereği gibi düzenlenmemiş olması sebebiyle hava taşıyıcısının sınırlı sorumluluktan yararlanamamasına ilişkin getirmiş olduğu kurallar, VK'nın bu konuda getirmiş olduğu kurallardan çok daha katıdır. Zira TSHK'nın ilgili madde hükümlerinde, ilgili belgelerde bu maddelerde belirtilen kayıtlardan herhangi birisinin bulunmaması, hava taşıyıcısının sınırsız sorumluluğuna yol açarken, VK'nın ilgili madde hükümlerinde ise, hava taşıyıcısının sınırsız sorumluluk esasına tabi olması için, sadece ilgili maddelerde belirtilen sınırlı sorumluluk esasına tabi olmaya ilişkin kaydın bulunmaması şartı aranmaktadır. TSHK m. 107 ve m. 109 hükümlerinin VK hükümlerinden daha katı bir şekilde düzenlenmesi özellikle havayolu taşımacılığının yeknesaklığına aykırılık oluşturmaktadır. Bir diğer önemi nokta ise, havayolu yolcu ve bagaj taşımalarında, yolcu bileti ya da bagaj kuponunda, sınırsız sorumluluğa neden olabilecek bir eksikliğin bulunması halinde bu eksikliğin, taşıma belgesinin türüne göre sadece ilgili bulunduğu taşıma bakımından mı, yoksa her iki taşıma bakımından mı sınırsız sorumluluğa neden olacağıdır. Bkz. Ülgen, **Sözleşme**, s. 202. Doktrindeki bir görüşe göre, VK m. 3/2 ve m. 4/2 ile TSHK m. 107/2 ve m. 109/2 hükümlerinde kullanılan ifadelere bakıldığında, bu duruma ilişkin hava taşıyıcısının lehine bir yorum yapmak mümkün gözükmemektedir. Ayrıca havayolu bagaj taşıma sözleşmesinin de havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin fer'i olduğu düşünülünce bu çıkarımın aksine bir yorum yapmak zordur. Bkz. **A.g.e.** Kanaatimizce de böyle bir durumda hava taşıyıcısının her iki taşıma bakımından da sınırsız sorumluluğa tabi olması gerekir. Zira bu durum çalışma konusunun özelinde değerlendirildiğinde, VK veya TSHK hükümlerine tabi ve hava taşıyıcısının bagaj kuponunu usulüne uygun düzenlemesine rağmen yolcu biletini usulüne uygun olarak düzenlemediği bir havayolu yolcu taşıması bakımından, varma noktasındaki gecikme sebebiyle bagajını teslim alamayan yolcunun, havaalanından ayrılmasının ve zamanında ulaşması gereken bir yer varsa, gitmesi gereken yere zamanında gidebilmesinin çoğu zaman mümkün olmadığı göz önünde bulundurulduğunda, bu sebeple yolcunun bir zarara uğraması halinde de hava taşıyıcısının sınırsız sorumluluk esasına göre sorumluluğunun bulunduğunu kabul etmek gerekir.

MK hükümlerine tabi dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından ise, hava taşıyıcısının, havayolu yolcu taşımasından yararlanacak olan yolcuya, MK m. 3/1 hükmünde belirtilen kayıtları içeren münferit ya da müşterek bir taşıma belgesi düzenleyip, teslim etmesi zorunludur[627]. Aynı maddenin üçüncü fıkrasına göre, hava taşıyıcısı, kontrol edilmiş her parça bagaj için yolcuya bir bagaj tanımlama etiketi vermekle yükümlüdür. Aynı maddenin dördüncü fıkrasına göre, hava taşıyıcısı tarafından sınırlı sorumluluk esasına tabi olmaya ilişkin yolcuya yazılı bir bildirimin verilmelidir. Aynı maddenin ikinci fıkrasında ise, hava taşıyıcısının aynı maddenin ilk fıkrasında belirtilen bilgileri içeren bildirimleri, elektronik ortam da dâhil olmak üzere, başka herhangi bir yöntemle de yapabileceği belirtilmiştir. Yine aynı fıkraya göre, böyle bir durumda hava taşıyıcısının yolcuya, ilgili bildirimleri içeren yazılı bir dökümünü vermesi gerekir. Aynı maddenin beşinci fıkrasında[628] ise, hava taşıyıcısının bu yükümlülüğe uymaması halinde, VK ve TSHK hükümlerinin aksine, hava taşıyıcısının sınırlı sorumluluk esasından yararlanma hakkını ortadan kaldırmayacağı düzenlenmiştir.

5.3. Hava Taşıyıcısının veya Adamlarının Belirli Türdeki Davranışları

Bu başlık altında öncelikle VK veya MK hükümlerine tabi dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşımaları bakımından değerlendirmelerde bulunacak, daha sonrasında ise TSHK hükümlerine tabi iç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşımaları bakımından değerlendirmeler yapılacaktır. Bu noktada özellikle VK hükümleri bakımından yapılacak olan değerlendirmelerde, temel konvansiyonun yürürlüğe girdiği ilk zamanlardan başlayıp, bu konvansiyonda yapılan değişikliklerle şekillenerek, büyük bir karmaşıklığa yol açan doktrinsel tartışmalara derinlemesine girilmeyecek ve bu çalışmanın konusuna uygun düştüğü ölçüde, uygulamada ortaya çıkan sorunların çözümü amacına hizmet edecek şekilde hareket edilecektir.

VK hükümlerine tabi dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşımaları bakımından, VK m. 25 hükmü[629] gereğince, hava taşıyıcısının yolcu ve bagaj

---

[627] Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Akkurt, **Sivil**, s. 286.

[628] MK m. 3/5 hükmü şu şekildedir: *"Yukarıda verilen paragraflardaki hükümlere riayet etmeme, sorumluğun sınırlanmasını da içeren bu Sözleşmenin kurallarına her halükarda tabi olacak taşıma kontratının varlığını ya da geçerliliğini etkilemeyecektir."*

[629] VK m. 25 hükmü şu şekildedir: *"Yolcu ve bagaj taşımasında, taşıyıcının veya adamlarının zarar verme kastıyla veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek pervasızca yaptıkları bir hareket veya*

taşımaları özelinde, m. 22 hükmünde düzenlenen sınırlı sorumluluk limitlerinden yararlanamayacağı şekilde sınırsız sorumluluğunun söz konusu olabilmesi için hava taşıyıcısının veya adamlarının kasıtlı olarak veya bir zararın meydana gelme ihtimali olduğunu bilerek, pervasızca yaptıkları bir fiilin veya ihmalin sonucunda ortaya bir zararın çıktığının, zarar gören tarafından ispat edilmesi gerekir[630]. Maddenin devamında hava taşıyıcısının adamlarının bu şekilde bir hareketi veya ihmali sonucunda bir zararın oluşması halinde, zarar görenin ayrıca hava taşıyıcısının adamlarının, hava taşıyıcısı tarafından kendilerine verilen görevleri çerçevesinde hareket ettiklerini de ispat etmesi gerekir.

VK m. 25 hükmü kapsamında hava taşıyıcısının veya adamlarının kasten hareket etmeleri halinde sınırlı sorumluluk limitlerinin uygulanmayacağı konusunda herhangi bir tereddüt bulunmamasına rağmen[631], ortaya çıkan zararın hava taşıyıcısının veya adamlarının bu zararın meydana gelme ihtimali olduğunu bilerek, pervasızca yaptıkları bir fiil veya ihmal sonucunda oluşması hususunda doktrinde iki farklı noktada tartışma bulunmaktadır. Bu noktalardan ilki, madde metnindeki zararın meydana gelme ihtimali olduğu bilinerek, pervasızca yapılan fiil veya ihmal ifadesinin kusur değerlendirmesi bakımından neye tekabül ettiğidir[632]. Bu noktalardan ikincisi ise, sınırsız sorumluluğun doğabilmesi için hava taşıyıcısı veya adamlarının somut olayda oluşan zararın meydana gelme ihtimalini bilmelerinin

---

ihmal sonucunda zararın doğduğu ispat edilirse, 22. maddede belirtilen sorumluluk sınırlamaları uygulanmayacaktır; ancak taşıyıcının adamının böyle bir hareketi veya ihmali halinde onun kendi görevi çerçevesi içinde hareket ettiğinin de ispatı gerekir."

630 Akkurt, **Sınırlandırma**, s. 147; Kaner, **Hava**, s. 90; Moens/Gillies, **a.g.e.,** s. 322-323; Ece, **a.g.e.,** s. 272; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 238; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 234. Yargıtay 11. HD., E: 2008/11556, K: 2010/2304, T: 01.03.2010, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018); Yargıtay 11 HD., E: 1998/5499, K: 1999/136, T: 26.01.1999, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018).

631 Akkurt, **Sivil**, s. 290; Canbolat, **a.g.e.,** s. 103-104; Vural Seven, "Taşıma Hukukunda Taşıyıcının Kusur Derecesine Bağlanan Sonuçlardan Kaynaklanan İspat Sorunları" **Legal Medeni Usul ve İcra İflas Hukuku Dergisi**, C: 1, S: 1, 2005, s. 59; Canbolat, **a.g.e.,** s. 103; Demirkıran, **a.g.e.,** s. 894; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 54; Mankiewicz, **The Hague**, s. 80-82; Ercin/Erkut/Necmioğlu, **a.g.e.,** s. 273; Kaner, **Hava**, s. 92; Moens/Gillies, **a.g.e.,** s. 309. Bu yönde verilmiş olan kararlar için ayrıca bkz. **A.g.e.,** s. 310-311.

632 Akkurt, **Sivil**, s. 290. Yetiş Şamlı, **a.g.e.,** s. 93; Çağa, **Mesuliyet**, s. 199; Muharrem Gençtürk, "Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları ve Türk Mahkemelerinin CMR'yi Uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi", **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C: 16, S: 4, 2012, s. 117, 137; Kaner, **TSHK**, s. 243; Uysal, **a.g.e.,** s. 90, 106; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 54; Çağa, **Sınırlı**, s. 199; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 235; Kaner, **Hava**, s. 92; Moens/Gillies, **a.g.e.,** s. 310; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 242; Canbolat, **a.g.e.,** s. 104. Bu konuya ilişkin Yargıtay'ın vermiş olduğu bir karar için bkz. Uysal, **a.g.e.,** s. 106, dn. 43. Ayrıca bkz. Mankiewicz, **Judicial**, s. 722-724. Bu konuda yabancı doktrinlerdeki değerlendirmeler ve tartışmalar için ayrıca bkz. **A.g.e.,** s. 737-738.

gerekli olup olmadığı ya da makul bir düşünce ile ortaya çıkan zararın meydana gelme ihtimalini öngörebilmelerinin yeterli sayılıp sayılmayacağıdır[633].

Doktrindeki ilk tartışma noktası kapsamında, ilk görüşe göre[634], bu ifadeden anlaşılması gerekenin şuurlu ihmal yani bilinçli taksir düzeyindeki ağır ihmal olduğu ifade edilmektedir. İkinci görüşe göre[635] ise, bu ifadeden anlaşılması gerekenin kast seviyesinde olmayan ve fakat ağır ihmalden de ağır, kendisine özgü bir kusur çeşidi olduğu ifade edilmektedir. Kanaatimizce ikinci görüşün kabul edilmesi daha uygundur. Zira hem VK sisteminin sorumluluk rejimi bakımından sınırlı sorumluluk sistemini kabul ettiği düşünüldüğünde, hem de temeli olan konvansiyon metninin hazırlık aşamalarında ortaya çıkan tartışmalar ve daha sonra gerçekleşen tadillerdeki değişiklikler göz önünde bulundurulduğunda ikinci görüşün kabul edilmesi gerektiği ortaya çıkmaktadır[636]. Böyle bir durumla karşılaşan mahkemenin yapması gereken, her bir somut olay çerçevesinde VK m. 25 hükmünde belirtilen unsurların oluşup

---

[633] Akkurt, **Sivil**, s. 290; Canbolat, **a.g.e.,** s. 103-104; Gençtürk, **CMR**, s. 129. Bu yönde doktrindeki tartışmalar için ayrıca bkz. Çağa, **Sınırlı**, s. 212-217.

[634] Sözer, **Yük Taşıma**, s. 290; Ülgen, **Sözleşme**, s. 203; Gençtürk, **CMR**, s. 133; Kaner, **TSHK**, s. 243; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 57-58; Mankiewicz, **Judicial**, s. 723

[635] Kaner, **Hava**, s. 92-93; Çağa, **Mesuliyet**, s. 202; Yetiş Şamlı, **a.g.e.,** Seven, **İspat**, s. 55-56, s. 96; Mankiewicz, **Judicial**, s. 723; Canbolat, **a.g.e.,** s. 103; Yetiş Şamlı, **a.g.e.,** s. 94-95; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 235; Çağa, **Sınırlı**, s. 202-203; Kısacık, **a.g.e.,** s. 75; Goedhuis, **a.g.e.,** s. 273-274; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 248; Gençtürk, **CMR**, s. 133, 136, 142. Yazar bu ifadenin kesin bir biçimde iç hukukta bulunan kusur kavramlarından birisine dahil edilmesinin zorlama bir yorum olacağını belirtmektedir. Yine aynı yazara göre, bu ifadeyi oluşturan unsurların iç hukukta yer alan kavramlardan bağımsız bir şekilde değerlendirilmesini ve fakat söz konusu kusurun varlığı tespit edilirken, bu unsurlardan ve uluslararası yeknesaklığın sağlanabilmesi için de aynı doğrultudaki doktrindeki görüşlerden ve içtihatlardan yararlanılması gerektiğini ifade etmektedir. Yazar bu görüşünün sonucundan pervasızca davranış kusurunun ne ağır ihmal ne de dolaylı kast olarak kabul edilemeyeceğini ve fakat bu iki kusur türünün arasında yer alan bir kusur türü olduğunu kabul etmektedir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu,** s. 247-248; Muharrem Gençtürk/İlhan Yiğit, "CMR Kapsamındaki Taşımalarda Taşıyıcının Sınırlı Sorumluluktan Yararlanamayacağı Haller", **Gaziosmanpaşa Bilimsel Araştırma Dergisi**, S: 3, 2013, s. 38-39, 44; Uysal, **a.g.e.,** s. 91, s. 91, dn. 2, 106-108, 109, dn. 44, 119-120. Aynı yönde bkz. Moens/Gillies, **a.g.e.,** s. 310; Yetiş Şamlı, **a.g.e.,** s. 95-96; Goedhuis, **a.g.e.,** s. 274. VK hükmündeki bu ifadeye ilişkin ülke delegelerinin görüşleri ve değerlendirmeleri için ayrıca bkz. **A.g.e.,** s. 274-277. Bu görüşün dikkate alınması gerektiği yönünde Yargıtay'ın vermiş olduğu bir karar için bkz. Yargıtay 11. HD, E: 2009/12640, K: 2011/5061, T: 26.04.2011 (www.kazancı.com), (E.T.: 08.01.2019). Aynı yöndeki Yargıtay kararları için bkz. Şanlı, **a.g.e.,** s. 108-115. Yine Yargıtay'ın 1985 tarihinde aynı yönde vermiş olduğu bir karar için bkz. Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 54, dn. 149. Aynı doğrultuda Yargıtay'ın 1972 tarihinde vermiş olduğu bir karar için bkz. Çağa, **Sınırlı**, s. 203-207.

[636] Yargıtay HGK, E: 1986/11-154, K: 1987/235, T: 25.03.1987, (www.kazancı.com), (E.T.: 11.07.2018); Yargıtay 11. HD, E: 1998/5499, K: 1999/136, T: 26.01.1999, (www.kazancı.com), (E.T.: 11.07.2018); Yargıtay 11. HD, E: 1987/2685, K: 1987/3210, T: 26.05.1987, (www.kazancı.com), (E.T.: 11.07.2018); Yetiş Şamlı, **a.g.e.,** s. 96; Akkurt, **Sivil**, s. 291. Doktrindeki bir görüşe göre ise, *"bir zararın meydana gelme ihtimali olduğunu bilerek, pervasızca yaptıkları bir fiil"* ifadesi de kasta eşit olmalı ve bu noktada bütün bu fiillerin tamamının birlikte ele alınarak, kasta eşit bir kusur olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Bkz. Akdeniz/Ortaç, **a.g.e.**, s. 24; Cenkci, **a.g.e.**, s. 73; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 180-181; Goedhuis, **a.g.e.,** s. 273. Aynı yönde verilmiş olan bir karar için bkz. Moens/Gillies, **a.g.e.,** s. 310. Bu başlık altında detaylı açıklamalar yapıldığı için tekrardan kaçınmak adına, bu görüşün kabul edilebilmesinin mümkün olmadığını belirtmek yeterli olacaktır.

oluşmadığını, özellikle de VK'ya taraf olan diğer devletlerin hukuklarındaki yargı kararlarından ve bu konuda doktrindeki görüşlerden yararlanmak suretiyle tespit etmektir.

Doktrindeki ikinci tartışma noktası kapsamında, ilk görüş olan objektif görüşe göre[637], sınırsız sorumluluğun doğması bakımından hava taşıyıcısının ve adamlarının objektif açıdan makul ve tedbirli her uçuş personelinin aynı şartlarda davranması gerektiği gibi davranıp davranmadıklarının dikkate alınması gerekir. Bu görüş daha çok Alman ve Fransız hukuklarında kabul edilmektedir[638]. İkinci görüş olan sübjektif görüşe göre[639] ise, her bir somut olay kapsamında hava taşıyıcısının ve/veya adamlarının oluşan zararın meydana gelme ihtimalini somut olarak yani gerçekten bildikleri, zarar gören tarafından ispat edildiği takdirde sınırsız sorumluluğun oluşacağını kabul etmek gerekir. Kanaatimizce, her ne kadar özellikle Türk hukuk doktrininde[640] çoğunlukla ikinci görüş kabul edilse de VK'nın, tadiller sonucu uğradığı değişiklikler neticesinde hava taşıyıcısının sınırsız sorumluluğuna gidilmesinin zorlaştırıldığı ve bu çalışmada hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğuna ilişkin yapılan değerlendirmelerde ortaya konan ölçütler de dikkate alındığında, hava taşıyıcısı ile daha güçsüz konumda bulunan yolcu arasında menfaat dengesinin sağlanabilmesi için birinci görüş olan objektif görüşün kabul edilmesi daha uygundur[641].

MK hükümlerine tabi dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşımaları bakımından, 1975 Tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü'yle VK sistemine getirilen

---

[637] Bin Cheng, "Wilful Misconduct: From Warsaw to The Hague and From Brussels to Paris", **McGill Annals Of Air and Space Law**, C: 2, S: 61, 1977, s. 80-82, s. 86; Canbolat, **a.g.e.**, s. 104; Gençtürk, **CMR**, s. 129; Uysal, **a.g.e.,** s. 110, dn. 54; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 56; Çağa, **Sınırlı**, s. 201; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 244.

[638] Akkurt, **Sivil**, s. 291; Gençtürk, **CMR**, s. 129; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 56; Çağa, **Sınırlı**, s. 217.

[639] Kırman, s. 158-159; Canbolat, s. 104; Akkurt, **Sivil,** s. 291; Cheng, **a.g.e.**, s. 86-93; Gençtürk, **CMR**, s. 129; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 56; Yetiş Şamlı, **a.g.e.,** s. 97; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 237-238; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 244.

[640] Kırman, **a.g.e.,** s. 158-159; Canbolat, **a.g.e.,** s. 104; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 56.

[641] Gençtürk, **CMR**, s. 130-131; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 245; Ülgen, **Sözleşme**, s. 203. Yazar bu noktada, bu başlık altında açıklanan ilk tartışma konusunda ağır ihmalin kabul edilmesinin taraflar arasındaki menfaat dengesinin sağlanması noktasında daha uygun bir çözüm yolu olduğunu belirtmektedir. Yazarın bu yorumunun altında yatan temel sebebin ise, VK kapsamında, süreç içerisinde hava taşıyıcısının bu şekilde sınırsız sorumluluğuna gidilmesinin zorlaştırılmış olduğu gerçeğinin yattığı söylenebilir. Bu görüş, doktrindeki ilk tartışma noktası için kabul edilmese bile, ikinci tartışma bakımından, özellikle görüşün belirtilme sebebi göz önüne alındığında, kanaate varılma noktasında dikkate alınması gerekir.

son değişiklikler, MK m. 22/5 hükmüne neredeyse bire bir alınmıştır. MK m. 22/5 hükmü[642] gereğince, hava taşıyıcısının yolcu taşımaları özelinde, m. 22/1 hükmünde düzenlenen sınırlı sorumluluk limitlerinden yararlanamayacağı şekilde sınırsız sorumluluğunun söz konusu olabilmesi için ortaya çıkan zararın, hava taşıyıcısının veya adamlarının kasıtlı olarak veya bir zararın meydana gelme ihtimali olduğunu bilerek, pervasızca yaptıkları bir fiilin veya ihmalin sonucunda ortaya bir zararın çıktığının, zarar gören tarafından ispat edilmesi gerekir[643].

Önemle belirtmek gerekir ki, MK sisteminde, VK sisteminde olduğu gibi yolcu taşımalarındaki gecikmeler bakımından hava taşıyıcısı sınırlı sorumluluk ilkesine tabidir[644]. Bunun yanında 1975 Tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü'nün VK sistemine getirmiş olduğu değişikliğin de MK m. 22/5 hükmüne neredeyse bire bir şekilde aktarıldığı göz önünde bulundurulduğunda, bu başlık altında VK sistemine ilişkin yapılan tüm açıklamalar MK sistemi bakımından da aynen geçerli olacaktır.

Yine önemle belirtmek gerekir ki, hem VK hem de MK metinlerinin resmi Türkçe tercümelerinde, VK m. 25 ve MK m. 22/5 hükümlerinde geçen "*recklessly*" ifadesi, "*dikkatsizce*" şeklinde çok hatalı bir şekilde çevrilmiş ve VK ve MK'nın bu noktada hava taşıyıcısı için düzenlemiş olduğu sorumluluk şartlarıyla ve ölçütleriyle uyumsuzluk meydana gelmiştir. Bu tercüme hatasının çok açık olmasından dolayı hem doktrinde[645] hem de Yargıtay uygulamasında[646] bu ifade "*pervasızca*" ya da "*cüretkârane*" olarak kabul edilmekte ve dikkate alınmaktadır.

---

[642] MK m. 22/5 hükmü şu şekildedir: *"Bir çalışanın ya da acentenin bir fiil ya da ihmalinin gerçekleşmesi durumunda çalışan ya da temsilcinin istihdamları kapsamında hareket ettiklerinin de ispatlanması kaydıyla, eğer hasarın, taşıyıcının, bir çalışanının ya da temsilcisinin hasar vermek niyetiyle ya da hasarın muhtemelen oluşacağı bilinerek dikkatsizce yaptığı bir fiili veya ihmali neticesinde oluştuğu ispatlanırsa, bu maddenin 1. ve 2. paragraflarındaki koşullar geçerli olmayacaktır."*

[643] Birinci Uzun, **a.g.e.**, s. 155; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 54.

[644] Birinci Uzun, **a.g.e.**, s. 155. Ayrıca belirtmek gerekir ki, MK sisteminde hava taşıyıcısının, yolcunun ölümü veya yaralanması halinde ortaya çıkan zararlar bakımından sorumluluğunun esas itibariyle sınırsız sorumluluk ilkesine tabi olduğu kabul edilmiş ve bu tarz zararlar bakımından sınırlı sorumluluk ilkesinden vazgeçilmiştir. MK'daki sınırsız sorumluluk ilkesi ise belirli miktarlara tabi tutulmuş ve bu miktarları aşan zararların meydana gelmesi halinde ise hava taşıyıcısının kusur sorumluluğunun oluştuğu kabul edilmiştir. Bu konuda daha fazla bilgi için bkz. Akkurt, **Sivil**, s. 292; Akkurt, **Sınırlandırma**, s. 142-147; Cenkci, **a.g.e.**, s. 65-72; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 161, 166, 169-172.

[645] Kaner, **Hava**, s. 93; Sözer, **Yük Taşıma**, .s 157; Çağa, **Mesuliyet**, s. 201, dn. 42; Kırman, **a.g.e.,** s. 154-155; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 182; Yetiş Şamlı, **a.g.e.,** s. 96; Kaner, **TSHK**, s. 243; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 54; Ercin/Erkut/Necmioğlu, **a.g.e.,** s. 273-274; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 241; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 243.

[646] Ercin/Erkut/Necmioğlu, **a.g.e.,** s. 274; Bkz. Yargıtay 11 HD., E: 2001/2983, K: 2001/3333, T: 19.04.2001 (www.kazancı.com), (E.T.: 29.01.2019). Yargıtay'ın 1985 tarihinde aynı yönde vermiş

TSHK hükümlerine tabi iç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşımaları bakımından, TSHK m. 126 hükmü[647] gereğince, ortaya çıkan zararın, hava taşıyıcısının veya adamlarının zarar vermek kastıyla veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucundan meydana geldiği zarar gören tarafından ispat edildiği takdirde, hava taşıyıcısı, TSHK m. 124 hükmündeki atıf aracılığıyla uygulanma şartlarının oluşmasına göre VK veya MK hükümlerinde belirtilen sınırlı sorumluluktan yararlanamaz. Madde metninde yer alan "ihmal" ve "dikkatsizce" ifadelerinin bu başlık altında açıklandığı üzere, uluslararası konvansiyonların resmi Türkçe tercümelerinde yapılan yanlışlıklar sebebiyle hatalı bir şekilde kullanıldığı göz önünde bulundurulmalı ve "ihmal" ifadesinin aslında "kaçınma" yani menfi fiil, hareketsizlik[648] olarak; "dikkatsizce" ifadesinin ise "pervasızca", "cüretkârane" olarak anlaşılması ve bu şekilde dikkate alınması gerekir.

Her ne kadar TSHK metninde yanlış değerlendirmeler[649] ve tercüme hataları[650] sebebiyle VK ve MK metnine kıyasen birtakım farklı ifadeler kullanılmış olsa da TSHK'nın VK temelinde hazırlanan bir kanun olduğu ve özellikle de VK'nın hava taşıyıcısının sorumluluğuna ilişkin sorumluluk şartlarını ve ölçütlerini düzenleme ve havayolu taşımacılığında yeknesaklık oluşturma amacını taşıdığı ve TSHK'nın da bu amacı taşıması gerektiği göz önünde bulundurularak, TSHK m. 126 hükmünün değerlendirilmesi gerekir[651]. Bu noktada TSHK m. 126 hükmü gereğince de

---

olduğu bir karar için bkz. Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 54, dn. 149. Yargıtay'ın bu yönde vermiş olduğu diğer kararlar için bkz. Şanlı, **a.g.e.,** s. 115-119.

[647] TSHK m. 126 hükmü şu şekildedir: "*Zararın, taşıyıcının veya adamlarının zarar vermek kastı ile veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucunda meydana geldiği ispat edildiği takdirde; bu Kanunda öngörülen sorumluluk sınırları uygulanmaz. Ancak, taşıyıcının işçileri veya temsilcileri gibi yardımcı kişilerinin meydana getirdiği sınırsız sorumluluk talebine mevzu olan zarar hakkında Borçlar Kanununun 55 inci madde hükümleri saklıdır.*"

[648] Ülgen, **Sözleşme**, s. 203; Çağa, **Gelişmeler**, s. 301, dn. 38; Yetiş Şamlı, **a.g.e.,** s. 92, dn. 181; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 57; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 242.

[649] Bkz. TSHK m. 126, son cümle. Daha fazla bilgi için bkz. Ülgen, **Sözleşme**, s. 204-206.

[650] Bkz. Bu başlık altında "dikkatsizce" ifadesi hakkındaki değerlendirmeler. Ayrıca bkz. Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 54-55.

[651] Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, TSHK m. 126 hükmünün ikinci cümlesinde EBK m. 55 hükmüne atıfta bulunulmuştur. Madde hükmünde, VK ve MK hükümlerinde aranan hava taşıyıcısının adamlarının görevi çerçevesinde hareket ettiğinin ispatı hususu belirtilmemiştir. Buna göre EBK m. 55 hükmüne yapılan atfın, TSHK'ya ilişkin Hükümet Tasarısı'nın m. 135 hükmünün ikinci cümlesinde de belirtildiği üzere, hava taşıyıcısının adamlarının görevi çerçevesinde hareket ettiğinin ispatına yönelik olduğunu kabul etmek gerekir. Aynı doğrultuda ve daha ayrıntılı bilgi için bkz. Ülgen, **Sözleşme**, s. 205-206; Canbolat, **a.g.e.,** s. 103; Kaner, **Hava**, s. 93. Doktrindeki diğer görüşler için ayrıca bkz. Kaner, **Gecikme Zararları**, s. 463-464; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 58-59; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 242-244. Yargıtay'ın aynı yönde vermiş olduğu bir karar için bkz. Eriş, **a.g.e,** s. 176-179.

kusurluluk noktasında kastın yanında kast seviyesinde olmayan ve fakat ağır ihmalden de ağır, kendisine özgü bir kusur çeşidinin aranması gerekir. Türk hukuku bakımından bu tarz bir kusur çeşidi mevcut olmasa da, VK, MK ve TSHK'nın oluşturulma amaçları göz önünde bulundurulduğunda ve aynı zamanda farklı mevzuatlara tabi ve fakat aynı hava aracında bulunan yolcular arasında çifte standart uygulamalarının da önüne geçilebilmesi adına, TSHK hükümlerine tabi bir havayolu taşıma faaliyeti kapsamında, TSHK m. 126 hükmünün değerlendirilmesi gereken bir davanın açıldığı Türk mahkemesinin yapması gereken, her bir somut olay çerçevesinde TSHK m. 126 hükmünde belirtilen ve kast dışında kalan unsurların oluşup oluşmadığını, özellikle de VK ve MK'ya taraf olan diğer devletlerin hukuklarındaki yargı kararlarından ve bu konuda doktrindeki görüşlerden yararlanmak suretiyle tespit etmektir[652].

6. Hava Taşıyıcısının Kendi Adamlarının Fiillerinden Doğan Hukuki Sorumluluğu

6.1. Genel Olarak

AB Tüzüğü veya Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin uygulama alanı bulduğu havayolu yolcu taşımaları bakımından bu hususa ilişkin herhangi bir düzenleme yer almamaktadır. Çalışma konusu özelinde de AB Tüzüğü ve/veya Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin uygulama alanı bulduğu her havayolu yolcu taşımasının aynı zamanda VK ya da MK ya da TSHK hükümlerine tabi olması gerektiği için bu başlık altındaki değerlendirmeler, kalkış noktasındaki gecikmeler bakımından da aynen kabul edilmesi gerekir. Bu başlık altında öncelikle hava taşıyıcısının, adamlarının; daha sonrasında ise diğer hava taşıyıcılarının fiillerinden doğan sorumluluğu açıklanacak ve değerlendirilecektir.

6.2. Kalkış ve Varma Noktasındaki Gecikmeler Bakımından

VK, MK ve TSHK hükümlerinde, hava taşıyıcısının, kendi adamlarının fiillerinden doğan hukuki sorumluluğuna ilişkin herhangi bir açık düzenleme

[652] Kaner, **TSHK**, s. 243. Bu doğrultuda Yargıtay tarafından verilmiş olan bir karar için bkz. Yargıtay 11. HD., E: 1985/1624, K: 1985/1626, T: 22.03.1985, (www.kazancı.com), (E.T.: 07.01.2019).

bulunmamasına rağmen, doktrinde hava taşıyıcısının kendi adamlarının fiillerinden doğan bir hukuki sorumluluğunun bulunduğu kabul edilmektedir[653].

VK m. 25 A, MK m. 30 ve m. 43 hükümleri[654] gereğince, hava taşıyıcısının adamlarından her biri zararın, hava taşıyıcısı tarafından kendisine verilmiş olan görevleri çerçevesinde yerine getirdiği fiiller sonucunda ortaya çıktığını ispat etmesi halinde, bu konvansiyonlarda belirtilmiş olan hava taşıyıcısının tabi olduğu

---

[653] Kaner, **Hava**, s. 86; Ülgen, **Sözleşme**, s. 206; Canbolat, **a.g.e.,** s. 77; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 191.

[654] VK m. 25 A hükmü şu şekildedir: *"Bu Sözleşmenin kapsamında bulunan bir zarar nedeniyle, taşıyıcının bir adamına karşı bir dava açılırsa, kendisi, görevi çerçevesi içinde hareket ettiğini ispatladığı takdirde. 22. maddeye göre taşıyıcın yararlanma hakkına sahip olduğu sorumluluk sınırlamalarından yararlanmaya hak kazanacaktır. Bu durumda, taşıyıcı veya adamlarından alınabilecek tazminatların toplam tutarı söz konusu sınırlamaları aşmayacaktır. Yolcu ve bagaj taşımasında, taşıyıcının veya adamlarının zarar verme kastıyla veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek pervasızca yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucunda zararın doğduğu ispat edilirse, bu maddenin 1. ve 2. paragraflarındaki hükümler uygulanmayacaktır."* MK m. 30 hükmü şu şekildedir: *"Eğer Sözleşmenin bilgili olduğu bir hasardan dolayı bir taşıyıcının çalışanı ya da acentası aleyhinde bir dava açılmışsa, bu çalışan ya da acente; istihdamlarının kapsamı dahilinde hareket ettiklerini ispatlarlarsa, bu Sözleşme kapsamında taşıyıcının başvurma hakkına sahip olduğu koşul ve sorumluluk sınırlarından yararlanma hakkına sahip olacaklardır. Böyle bir durumda taşıyıcıdan, çalışan ya da acentelerinden alınabilecek miktarların toplamı, anılan limitleri aşmamalıdır. Kargonun taşınmasına ilişkin hususlar dışında, hasarın bir çalışanının ya da acentenin hasar vermek niyetiyle ya da hasarın muhtemelen oluşacağı bilinerek dikkatsizce yaptığı bir fiili veya ihmali neticesinde oluştuğu ispatlanırsa, bu maddenin 1. ve 2. paragraflarında verilen koşullar geçerli olmayacaktır."* MK m. 43 hükmü ise şu şekildedir: *"Gerçek taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen bir taşımayla bağlantılı olarak, gerçek taşıyıcının ya da anlaşmalı taşıyıcının herhangi bir çalışanı ya da acentesi, istihdamları kapsamı dahilinde hareket ettiklerini ispatlamaları halinde, bu Sözleşmeye uygun olarak sorumluluk sınırlarına başvurulmasına engel teşkil edecek şekilde tasarrufta bulunmuş oldukları ispatlanmadığı müddetçe, bu Sözleşme kapsamında taşıyıcıya uygulanabilir koşul ve sorumluluk sınırlarından yararlanırlar."* VK veya MK hükümlerine tabi dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşımaları bakımından VK m. 25 A/1 ve MK m. 30/1 hükümleri gereğince, bu konvansiyonların kapsamında bulunan bir zarar nedeniyle hava taşıyıcısının bir adamı aleyhinde dava açılırsa, hava taşıyıcısının adamı, kendisine verilen görev çerçevesinde hareket ettiğini ispat ettiği takdirde, bu konvansiyonların hava taşıyıcısına tanımış olduğu sınırlı sorumluluk hallerinden yararlanabilir ve bu durumda, aynı maddelerin ikinci fıkralarına göre, hava taşıyıcısı veya adamlarından alınabilecek tazminatların toplam tutarı, VK m. 22, MK m. 21 ve m. 22 hükümlerinde belirtilen sınırlamaları aşamaz. Bkz. Kaner, **Hava**, s. 86; Kırman, **a.g.e.,** s. 112; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 121; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 49-50. TSHK hükümlerine tabi iç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşımaları bakımından TSHK m. 127 hükmü gereğince, bu kanun kapsamında öngörülen bir zarar nedeniyle hava taşıyıcısının bir adamı aleyhinde dava açılırsa, hava taşıyıcısının adamı kendisine verilen görev çerçevesinde hareket ettiğini ispat ettiği takdirde, bu konvansiyonların hava taşıyıcısına tanımış olduğu sınırlı sorumluluk hallerinden yararlanabilir ve bu durumda, aynı maddelerin ikinci fıkralarına göre, hava taşıyıcısı veya adamlarından alınabilecek tazminatların toplam tutarı, TSHK m. 124 hükmünün atfı nedeniyle VK m. 22, MK m. 21 ve m. 22 hükümlerinde belirtilen sınırlamaları aşamaz. Bkz. Kaner, **Hava**, s. 86; Kırman, **a.g.e.,** s. 112; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 121; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 50. TSHK m. 124 hükmü şu şekildedir: *"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. Taşıyıcı, birinci fıkrada anılan sözleşme ve protokoller ile öngörülmüş bulunan sınırların yükseltilmesine ilişkin özel anlaşmalar yapmak veya bu nitelikteki anlaşmalara katılmak yetkisini haizdir. Para kıymetinin değişmesi halinde, birinci fıkrada öngörülen sorumluluk sınırlarının yeniden belirlenmesine Cumhurbaşkanı yetkilidir."* Ayrıca bkz. Cenkci, **a.g.e.,** s. 75-76.

sorumluluk sınırlarından yararlanabilir[655]. Benzer şekilde, TSHK m. 127 hükmü gereğince, hava taşıyıcısının adamlarından her biri, kendi görevleri kapsamında yerine getirdiği fiiller sebebiyle aleyhinde açılan davalarda, TSHK'da belirtilmiş olan hava taşıyıcısının tabi olduğu sorumluluk sınırlarından yararlanabilir. Açıklanmış olan bu madde hükümlerinden hava taşıyıcısının, kendi yönetimi altında bulunsun ya da bulunmasın, adamlarının kendilerine vermiş olduğu görevlerini yerine getirmeleri sonucunda ortaya çıkan zararlardan sorumlu tutulacağı sonucu çıkmaktadır[656].

Önemle belirtmek gerekir ki, hava taşıyıcısı adamlarının, hava taşıyıcısının kendilerine verdiği görevlerinin ifasından bağımsız bir şekilde, bu görevlerin ifasıyla ilgili olmayan fiilleri sebebiyle ortaya çıkan zararlardan hava taşıyıcısının herhangi bir hukuki sorumluluğu bulunmamaktadır. Başka bir değişle burada, TBK m. 66 hükmünde düzenlenen adam çalıştıranın sorumluluk şartlarından biri olan işlevsel bağlılığın[657] bulunması şarttır. Bu durumda hava taşıyıcısı adamlarının kişisel sorumluluğu söz konusu olur ve VK ve MK hükümlerinde bu durumla ilgili olarak

---

[655] Akkurt, **Sivil**, s. 261; Demirkıran, **a.g.e.,** s. 894; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 49; Akkurt, **Sınırlandırma**, s. 147; Mankiewicz, **The Hague**, s. 82-83; Canbolat, **a.g.e.,** s. 78; Kaner, **Hava**, s. 87; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 121; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 226-227.

[656] Kaner, **Hava**, s. 86; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 191; Akkurt, **Sivil**, s. 260; Ülgen, **Sözleşme**, s. 207; Kırman, **a.g.e.**, s. 110; Sözer, **Meseleler**, s. 104; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 50; Akkurt, **Sınırlandırma**, s. 147; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 121; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 197-198. Hava taşıyıcısının bu noktada sorumluluğunun doğabilmesi için önemli olan husus, hava taşıyıcısının adamlarının, zararın ortaya çıkmasına hava taşıyıcısının kendilerine vermiş olduğu görevleri yerine getirmeleri sırasında sebep olmasıdır. Bkz. Akkurt, **Sivil**, s. 260; Sözer, **Meseleler**, s. 105; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 50; Akkurt, **Sınırlandırma**, s. 147; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 226. Başka bir değişle, hava taşıyıcısının kendilerine vermiş olduğu görevlerle alakalı olmayan bir şekilde ortaya çıkan zararlar bakımından hava taşıyıcısının sorumluluğundan bahsedilemez. Bkz. Kırman, **a.g.e.,** s. 111; Sözer, **Meseleler**, s. 105. Bu duruma örnek olarak, havaalanı yer hizmetlerini sağlayan şirketin mesai saatleri dışında hava taşıyıcısından bağımsız bir şekilde yolculara bireysel olarak hizmet sunması sonucu bir zararın meydana gelmesi verilebilir. İç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşımaları bakımından hava taşıyıcısı, kendisinin sorumlu olduğu tüm hallerde, adamlarının fiillerinden de sorumludur. Bu bakımdan zararın, hangi sebeple ortaya çıktığının herhangi bir önemi yoktur. Bkz. Kırman, **a.g.e.,** s. 112. Dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşımaları bakımından da bu tespit geçerli olmalıdır. Zira VK m. 25, m. 25 A ve MK m. 22/5 hükümleri birlikte değerlendirildiğinde, hava taşıyıcısının adamlarının, VK m. 22 ve MK m. 22 hükümlerinde hava taşıyıcısı lehine tanınan sorumluluk sınırlarından yararlanamayacağı hallerin düzenlendiği sonucu çıkmaktadır. Bkz. Seven, **İspat,** s. 59. Bu sebeple dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşımaları bakımından hava taşıyıcısının kendi adamlarının fiillerinden doğan zararlarda, bu zararların hangi sebeple ortaya çıktığına ilişkin iç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşımalarında olduğu gibi herhangi bir ayrıma gitmeye gerek yoktur. Bkz. Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 121; Kaner, **Hava**, s. 86.

[657] TBK m. 66 hükmüne göre, adam çalıştıranın sorumlu olabilmesi için çalışanın zarara sebep olan fiili ile kendisine verilen iş ve bu işin görülmesi arasında sıkı bir ilişkinin yani işlevsel bağlılığın bulunması gerekir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Oğuzman/Öz, **Cilt 2**, s. 146; Tekinay/Akman/Burcuoğlu/Altop, **a.g.e.,** s. 506; Tandoğan, **Akit**, s. 113-116; Tandoğan, **Kusur**, s. 58-59; Eren, **a.g.e.,** s. 650-652; Nomer, **a.g.e.,** s. 190-191; Kılıçoğlu, **a.g.e.,** s. 345-346; Reisoğlu, **a.g.e.,** s. 185-186.

herhangi bir özel ve ulusal hukuka atıf yapan düzenleme bulunmadığı için hava taşıyıcısı adamlarının sorumluluklarına ilişkin davalar bakımından milletlerarası özel hukuk bağlama kuralları yani kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca tespit edilecek olan ulusal hukuk uygulama alanı bulur[658]. Bu şekilde VK veya MK hükümlerine tabi, yabancılık unsuru içeren dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşımaları bakımından hava taşıyıcısı adamlarının kişisel sorumluluklarına ilişkin bir davanın Türkiye'de açılması halinde Türk hâkimi, haksız fiili düzenleyen MÖHUK m. 34 hükmüne başvurmalıdır. MÖHUK m. 34 hükmüne göre, haksız fiile ilişkin davalara, haksız fiilin işlendiği ülke hukuku uygulanır. Bu madde hükmü gereği uygulanması gereken hukukun Türk hukuku olarak tespit edildiği davalara, Türk hukukunda haksız fiilin düzenlendiği TBK m. 49 vd. hükümleri uygulanmalıdır[659].

Aynı şekilde TSHK hükümlerine tabi iç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşımaları bakımından hava taşıyıcısı adamlarının kişisel sorumluluklarına ilişkin açılan davalarda, TSHK hükümlerinde bu duruma ilişkin herhangi bir özel düzenleme bulunmadığı; TSHK m. 106 hükmündeki atıf gereği VK ve MK hükümlerinde de bu duruma ilişkin herhangi bir özel ve ulusal hukuka atıf yapan düzenleme olmadığı için TTK hükümlerine gidilmesi gerekir. TTK hükümlerinde de bu duruma özel bir düzenleme olmadığı için TTK m. 1/2 ve TMK m. 5 hükümleri gereğince, TBK hükümlerine başvurulması gerekir. TBK m. 49 vd. hükümleri haksız fiil hükümlerini düzenlediği için bu tarzda açılan bir davada TBK m. 49 vd. hükümlerinin uygulanması gerekir[660].

---

[658] Ülgen, **Sözleşme**, s. 207-208; Kırman, **a.g.e.,** s. 111; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 121; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 198.
[659] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 121; Ülgen, **Sözleşme**, s. 207-208.
[660] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 121; Ülgen, **Sözleşme**, s. 207-208.

III. BÖLÜM

HAVAYOLU YOLCU TAŞIMASINDAKİ GECİKMEDEN DOĞAN ZARARLARA İLİŞKİN HUKUKİ SORUMLULUĞA YÖNELİK TALEP VE DAVALAR

1. Genel Olarak

Bu bölümde birkaç husus haricinde ilk iki bölüme nazaran daha az tartışılması gereken nokta yer almaktadır. Bu sebeple bu bölümün girişinde karışıklığa sebep olunmaması adına, hangi konuların hangi sıra ile ve ne şekilde değerlendirileceği açıklanacaktır. İlk olarak somut olayın şartlarına göre uygulanması gereken mevzuat hükümlerinin münhasırlık özelliği taşıyıp taşımadığı tespit edilmeye çalışılacaktır. Zira hak iddiasında bulunan yolcunun bu mevzuat hükümleri dışında ilgili hava taşıyıcısına karşı ulusal hukuk normlarına başvurabilip başvuramayacağı bu tespitin yapılmasına bağlıdır. Bu tespitin yapılmasından sonra, gecikmenin söz konusu olması halinde hangi kişilerin hak talebinde bulunma yetkisine haiz olduğu ve bu taleplerin hangi kişilere karşı ileri sürülebileceği yani hangi kişilerin gecikme bakımından sorumlu olması gerektiği değerlendirilecektir.

Daha sonrasında, hak talebinde bulunma yetkisine haiz kişilerin bu haklarını hangi görevli ve yetkili mercilerde ileri sürmesi gerektiği ele alınacaktır. Ek olarak, hak talebinde bulunma yetkisine haiz ve sorumlu olan kişilerin hangi hususları, ne şekilde ispat etmesi gerektiği incelenecektir. Son olarak, hak taleplerinin ileri sürülme süreleri ve bu sürelerin hukuki nitelikleri tespit edilmeye çalışılacaktır.

2. Dava Sebebi ve Talebin Hukuki Dayanağı

VK ve MK' da en çok tartışılan konulardan birisi de bu konvansiyonların bağımsız bir şekilde dava sebebi oluşturup oluşturmadığıdır[661]. Bu konunun tartışmalı olmasının sebebi, VK m. 24 ve MK m. 29 hükümlerinin yorumlanması ile ilgilidir[662].

---

[661] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 184; Sözer, **Manevi**, s. 78; Mankiewicz, **Judicial**, s. 741; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 137; Akkurt, **Sivil**, s. 332; Gölcüklü, **Montreal**, s. 149.

[662] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 184; Sözer, **Manevi**, s. 78; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 64; Gölcüklü, **Montreal**, s. 150.

Bu konuda doktrinde iki görüş bulunmaktadır. Bu görüşlerin değerlendirilmesine geçmeden önce ilk olarak VK özelinde, daha sonra ise MK özelinde bu görüşler ele alınacaktır. Bu konudaki birinci görüş[663], VK'nın uygulanması noktasında davacının, genel hükümler çerçevesinde ya haksız fiil ya da sözleşmenin ihlali hükümlerine dayanması gerekecek ve bunun sonucuna göre eğer davada yabancılık unsuru varsa, davaya bakacak olan mahkemenin kanunlar ihtilafı kurallarına göre tespit edilecek olan hukuk sistemi çerçevesinde dava sebebini belirlenmesi gerektiği ileri sürmektedir.

İkinci görüş[664] ise VK'nın, kendi hükümleri çerçevesinde bağımsız bir dava sebebi oluşturduğunu, bu sebeple başka herhangi bir hukuki sebebe dayanılmasının mümkün olmadığını, VK'nın oluşturulma amacının sivil havacılık hukukunun uluslararası alanda yeknesaklık oluşturması olduğunun da göz önüne alınarak, davaya bakacak olan mahkemenin kanunlar ihtilafı kurallarını dikkate alarak değerlendirme yapmasının doğru bir yaklaşım olmadığını ileri sürmektedir.

Kanaatimizce, VK bağımsız bir dava sebebi oluşturmamaktadır. Çünkü VK m. 24 hükmünde, hava taşıyıcısının sorumluluğunun oluştuğu m. 17, m. 18 ve m. 19 hükümlerine atıf yapılmasının amacı, hava taşıyıcısının hangi hallerde sorumlu olacağını tespit etmek ve bu sorumluluk sebeplerine dayanarak açılacak olan davaların, VK'nın içerdiği şartlara ve sorumluluk sınırlarına bağlı olarak açılmasının ve davaya bakacak olan mahkemenin de yine bu şartlara ve sorumluluk sınırlarına bağlı olacak şekilde karar vermesinin sağlanmasıdır[665]. VK m. 17, m. 18 ve m. 19

---

[663] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 184; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 260; Ülgen, **Sözleşme**, s. 214; Demirkıran, **a.g.e.,** s. 901; Sözer, **Manevi**, s. 78; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 21, dn. 37, 65; Mankiewicz, **Judicial**, s. 741, 744-745; Şanlı, **a.g.e.,** s. 55, 58-59; Kaner, **Hava**, s. 65; Kırman, **a.g.e.,** s. 181; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 206. Bu yönde ABD yargı makamının vermiş olduğu bir karar için bkz. Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 185-186. Common Law hukuk sisteminde ise birinci görüş dikkate alınmakta ve VK özelinde m. 17, m. 18 ve m. 19 hükümlerinin şartlarının sağlanmadığı durumlarda, bu madde hükümlerinin dışında VK'nın kapsamında bulunmayan başka bir sebebe dayanılarak herhangi bir davanın açılamayacağı kabul edilmektedir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 185-186; Sözer, **Manevi**, s. 80-83, 80, dn. 78. Bu yönde Yargıtay'ın vermiş olduğu bir karar için bkz. Eriş, **a.g.e.,** s. 48-49.

[664] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 184-185; Sözer, **Manevi**, s. 78; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 260; Demirkıran, **a.g.e.,** s. 901; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 21, 64-65; Mankiewicz, **Judicial**, s. 741, 744-745; Goedhuis, **a.g.e.,** s. 267. Bu yönde verilmiş olan yabancı mahkeme kararları için bkz. Demirkıran, **a.g.e.,** s. 901-902, 902, dn. 31; Gölcüklü, **Montreal**, s. 151.

[665] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 185, 185, dn. 117; Sözer, **Meseleler**, s. 153; Demirkıran, **a.g.e.,** s. 905; Sözer, **Manevi**, s. 78-79; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 261; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 21; Mankiewicz, **Guatemala**, s. 530-532; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 206; Mankiewicz, **Judicial**, s. 741-742; Yargıtay 11. HD., E: 2004/4243, K: 2005/2193, T: 08.03.2005,

hükümleri, yalnızca açılacak olan davaların hangi şartlara tabi olarak açılması ve karara bağlanması gerektiğini tespit etmektedir. Bu hükümlerin bağımsız bir şekilde dava sebebi oluşturduğunu söylemek mümkün değildir[666].

İkinci görüşün kabul edilmesi halinde, VK'nın kapsamında bulunmayan ancak hava taşıyıcısının sorumluluğunu doğuran sebeplerin başında, daha önceki bölümlerde de detaylı bir şekilde açıklandığı üzere[667], gecikme özelinde hava taşıma sözleşmesinin hava taşıyıcısı tarafından hiç veya gereği gibi ifa edilmemesi durumu gelmektedir. Bu ve bu duruma benzer başka sebeplerden dolayı hava taşıyıcısına karşı bir dava açılması halinde, VK'da bu gibi durumlara ilişkin özel olarak düzenlenmiş herhangi bir madde hükmü bulunmadığı için, bu tarz davalar VK'nın içerdiği şartlara ve sorumluluklara tabi olacak şekilde açılamayacaktır. Ancak bu davalar, kanaatimizce, davanın açıldığı yerdeki milli hukuka[668] ya da dava konusu uyuşmazlıkta yabancılık unsuru mevcut ise, yine kanunlar ihtilafı kuralları çerçevesinde tespit edilecek olan hukuk sistemine göre açılabilecektir[669].

VK'nın kendi başına bağımsız bir dava sebebi oluşturmadığının kabul edilmesi gerektiğine göre, bu durumda m. 24 hükmünün amacının da bu çerçevede tespit edilmesi gerekir. Kanaatimizce, VK m. 24 hükmünün amacı, hava taşıyıcısının sorumlu olması gereken halleri özel bir hükümle ele almak ve bu hüküm sebebiyle hava taşıyıcısı aleyhine m. 17, m. 19 ve m. 19 hükümlerinde belirtilen sorumluluk sebeplerine dayanılarak açılacak davaların yalnızca VK çerçevesinde görülmesini sağlamaya çalışmaktır. VK m. 17, m. 18 ve m. 19 hükümlerine dayanılarak açılacak

---

(www.kazancı.com), (E.T.: 08.02.2019); Yargıtay 11. HD., E: 2010/12753, K: 2012/3349, T: 07.03.2012, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018).

666 Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 185; Sözer, **Meseleler**, s. 153; Sözer, **Manevi**, s. 80. ; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 260-261.Türk hukuk sisteminde VK özelinde, bu konu açısından denilebilir ki; VK bakımından önemli olan yolcu ile hava taşıyıcısı arasında bir hava taşıma sözleşmesi yapılıp yapılmadığının ve bununla bağlantılı olarak da eğer böyle bir sözleşme yapılmış ise, hava taşıyıcısının hava taşıma sözleşmesine aykırı davranışı sebebiyle yolcunun dava açıp açamayacağının veya yolcunun uğramış olduğu zararın, borca aykırılık sebebiyle oluşup oluşmadığının ve bu çerçevede de yolcunun borca aykırılığa dayanarak dava açıp açamayacağının tespit edilmesidir. Bkz. Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 187; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 21-22. Bu gibi durumlar VK kapsamında ele alınmamıştır ve VK bu gibi durumlara ilişkin olarak susmayı tercih etmiştir. VK'da en temel terimlerden biri olan "hava aracı" kavramı dahi tanımlanmamıştır. Tüm bu açıklamaların sonucu olarak, Türk hukuk sistemi bakımından VK m. 24 hükmü dikkate alındığında, VK'nın kendi başına bağımsız bir dava sebebi oluşturmadığını kabul etmek gerekir.

667 Bkz. II. Bölüm, 2. Başlık vd.

668 Ülgen, **Sözleşme**, s. 155-156; Sözer, **Manevi**, s. 84; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 185.

669 Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 185; Sözer, **Meseleler**, s. 153; Sözer, **Manevi**, s. 84; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 261.

olan davalarda, dava taraflarının milli hukuku veya kanunlar ihtilafı kuralları gibi herhangi başka bir sebebe dayanılamayacaktır.

Bu konu MK özelinde ele alındığı zaman, birinci görüşün kabul edilmesi yolunda MK m. 29 hükmünün daha açık bir şekilde kaleme alındığını söylemek gerekir[670]. Kanaatimizce, MK m. 29 hükmünün bu şekilde kaleme alınması, daha açık bir şekilde MK'nın da tek başına bağımsız bir dava sebebi oluşturmadığını ortaya çıkarmaktadır. MK kapsamında hava taşıyıcısı aleyhine açılacak olan bir davada, hukuki sebep olarak sözleşmesel ilişkiye, haksız fiile ya da başka herhangi bir kuruma dayanılabilecek ve fakat bu açılacak olan davaya ilişkin verilecek olan kararın MK'da belirtilen sorumluluk şartlarına ve sınırlamalarına göre verilmesi gerekecektir[671].

MK'daki durumun bu şekilde kabul edilmesi gerekmesinin en önemli sebebinin ise, MK m. 29 hükmünün VK m. 24 hükmünden farklı olarak, hava taşıyıcısının sorumluluğunu tespit eden hükümlere yapılan atfı kaldırması ve genel olarak *"yolcu, bagaj ve eşya taşımaları sebebiyle açılacak olan davalar"* ifadesini[672] kullanmasıdır. MK m. 29 hükmü ile birlikte hava taşıyıcısının aleyhine açılacak olan davalar, herhangi bir hukuki sebep sınırlamasına tabi olmadan açılabilecek ve fakat bu davalar yalnızca MK hükümleri çerçevesinde yürütülüp karara bağlanacaktır[673].

---

[670] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 187; Gölcüklü, **Montreal**, s. 153. Bu yönde verilmiş olan ABD yargı makamı kararları için bkz. Sözer, **Manevi**, s. 80, dn. 77. Bu tespit yapılırken özellikle MK m. 29 hükmünün temelini oluşturan 1971 Guatemala City Protokolü ile 4 Numaralı Montreal Protokolü'nün bu konuya özel olarak getirmiş olduğu değişikliklerin dikkate alınması gerekir. Her iki protokol metninde de aynı ifade kullanılarak yapılan değişiklik ile hava taşıyıcısı aleyhine açılacak olan tazminat davasının hukuki dayanağı ne olursa olsun, yani bu dava ister sözleşmesel ilişkiye ister haksız fiil hükümlerine ya da başka herhangi bir sebebe dayanılarak açılmış olsun, yalnızca VK'da belirtilen şartlara ve sorumluluk sınırlarına tabi olacak şekilde açılacağı ve karara bağlanacağı öngörülmüştür. Bu iki protokol ile değişikliğe uğrayan VK m. 24 hükmü, VK m. 21 hükmündeki sorumluluk sınırlamasına ilişkin hüküm sebebiyle gerekli olan zorunlu bir ekleme dışında MK' ya m. 29 hükmü olarak aynı şekilde alınmıştır. Bkz. Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 187-188; Demirkıran, **a.g.e.,** s. 905; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 21; Moens/Gillies, **a.g.e.,** s. 306; Yargıtay 11. HD., E: 2015/15641, K: 2016/4750, T: 27.04.2016, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018); Yargıtay 11. HD., E: 2012/9039, K: 2013/7877, T: 22.04.2013, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018).

[671] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 188; Gölcüklü, **Montreal**, s. 155. Aksi yöndeki yabancı mahkeme kararları için bkz. **A.g.e.,** s. 151-152. Yine aksi yönde verilen bir yabancı mahkeme kararı ve bu kararın tercümesi için bkz. Kazım Sedat Sirmen, "Taşıyıcının Sorumluluğunun Münhasıran Montreal Sözleşmesinde Yer Alan Şartlara ve Sınırlamalara Göre Belirlenmesi İlkesinin Taşıyıcının Engelli Yolcunun İnsan Haklarını İhlal Etmesi Halinde Uygulanmasına İlişkin Birleşik Krallık Yüksek Mahkemesinin 5 Mart 2014 Tarihli Kararının Tercümesi", **Uluslararası Ticaret Ve Tahkim Hukuku Dergisi**, ;C: 4, S: 1, 2015, s. 263-285.

[672] Bkz. MK m. 29.

[673] Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 188; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 138.

MK m. 29 hükmü bu şekilde yorumlandığı takdirde, hava taşıma sözleşmesinin hava taşıyıcısı tarafından konumuz gereği gecikme özelinde, gereği gibi yerine getirilmemesi gibi MK'nın düzenlemediği bir hukuki sebebe dayanılan talepler de MK kapsamında karara bağlanabilecektir[674].

Tüm bu açıklamalar sonucunda bu bölümdeki başlıkların değerlendirilmesi noktasında, AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında bir ön açıklama yapmak gerekir. AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında kalkış noktasındaki gecikme düzenlenmiştir[675]. Kalkış noktasındaki gecikme, hava taşıyıcısının havayolu yolcu taşıma sözleşmesi kapsamındaki borçlarını gereği gibi ifa etmemesi anlamına gelir. AB Tüzüğü m. 12, m. 15/2 ve Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 13, m. 16/2 ve m. 19 hükümleri gereğince, bu mevzuatlar kapsamında haklara sahip olan yolcular, doğrudan bu mevzuatlara dayanarak taleplerinin yerine getirilmesi noktasında dava hakkına sahip olmasalar da, diğer kanun ve düzenlemelerden doğan tazminat talep etme hakları saklı tutulmaktadır.

Havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin gereği gibi ifa edilmemesi durumu ise, VK, MK ve TSHK hükümlerinde düzenlenmemiştir[676]. Bu sebeple VK veya MK hükümlerinin uygulanma şartlarının oluştuğu bir havayolu yolcu taşıma faaliyetinde kalkış noktasında gerçekleşen gecikme sebebiyle ortaya bir zarar çıkmış ve bu zarar AB Tüzüğü veya Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında tazmin edilememişse ya da oluşan zarar AB Tüzüğü veya Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında belirtilen tazminat miktarından fazla ise, bu durumda davanın açıldığı mahkeme tazminat davasında, bu başlık altında açıklandığı üzere VK veya MK hükümlerince öngörülmüş olan ölçütler ve sınırlar çerçevesinde karar verecektir[677].

---

[674] Son tespitin yapılması, MK'nın, VK'nın da ötesinde uluslararası hava özel hukuku bakımından daha da geniş kapsamlı bir birleştirme amacının taşıdığını ortaya çıkarmaktadır. Bu amaca yönelik olarak yapılan yorum neticesinde aslında hava taşıyıcısı, yolcu, bagaj ve eşya taşımalarına ilişkin doğacak sorumluluğu bakımından tek bir hukuki rejime tabi olacaktır. Bu bölümde yapılan açıklamalar sonucunda MK m. 29 hükmünün şu prensipler çerçevesinde yorumlanması gerekir: Tartışma konusunun dışında kalan sorumluluk rejimi, ispat külfeti gibi hususlar MK kapsamında görülecek ve dava taraflarının mili hukukuna ya da kanunlar ihtilafına başvurulamayacaktır. Öte yandan MK m. 29 hükmünün temel amaçlarından birisi de hava taşıyıcısının sorumlu olması gereken halleri özel bir hükümle ele almaktır. Bkz. Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 188-189.

[675] Bkz. II Bölüm, 2.3.2. Başlık.

[676] Kaner, **Hava**, s. 65.

[677] Haanappel, **a.g.e.,** s. 31.

Davaya bakan mahkeme VK veya MK hükümlerince öngörülmüş olan ölçütler ve sınırlar çerçevesinde karar verirken, VK ve MK hükümlerinde kalkış noktasına ilişkin herhangi bir düzeleme yer almadığı ve bu konuda doğrudan mahkemelerin kendi hukukuna da atıfta bulunmadığı için bu durumda taraflar arasında uygulanacak hukuk sistemine ilişkin herhangi bir sözleşmenin veya sözleşme maddesinin bulunup bulunmadığını tespit edecektir. Taraflar arasında uygulanacak hukuk sistemine ilişkin bu tarz bir sözleşme ya da sözleşme maddesi varsa, bu durumda davaya bakan mahkeme, kendi hukukunun kamu düzenine uygun olduğu ölçüde, örneğin Türk hukuku bakımından MÖHUK m. 5 hükmü gibi, seçilen bu hukuk sistemini yine VK veya MK hükümlerince öngörülmüş olan ölçütler ve sınırlar çerçevesinde uygulayacak ve karar verecektir. Taraflar arasında bu tarz bir sözleşme ya da sözleşme maddesinin olmaması halinde davaya bakan mahkeme, kanunlar ihtilafı kuralları gereğince uygulanması gereken hukuk sistemini tespit edecek ve bu hukuk sistemini de yine VK veya MK hükümlerince öngörülmüş olan ölçütler ve sınırlar çerçevesinde uygulayacak ve karar verecektir.

AB Tüzüğü m. 12/2 ve Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 13/2 hükümleri gereğince, bu şekilde açılan tazminat davalarından elde edilen ödemeler, AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında ödenecek olan tazminattan mahsup edilecektir. Kalkış noktasındaki gecikme sebebiyle ortaya çıkan zararlar, AB Tüzüğü veya Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde belirtilmiş olan tazminat miktarından bazı durumlarda daha fazla olduğu için bu madde hükümlerinde belirtilen mahsup ilişkisi, ilgili yolcunun elde edebileceği tazminat miktarının AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde belirlenen miktarla sınırlı olduğu anlamına gelmemelidir. Diğer bir değişle, bu mevzuatlarda en çok 600 Avro olarak belirlenen tazminat miktarı, yolcunun uğradığı zararlar bakımından bir üst limit olmadığı gibi aksine, AB Tüzüğü m. 12, m. 15/2 ve Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 13, m. 16/2 hükümlerince sadece yolcunun bu mevzuatlar kapsamında elde edemediği değil, buna ek olarak kendisine bu mevzuatlar çerçevesinde ödenen tazminatın oluşan zararını karşılamadığı diğer tüm durumlar bakımından AB Tüzüğü açısından davanın açıldığı AB üyesi devletin ulusal kanunları, Yolcu Hakları Yönetmeliği açısından ise uygulanma şartlarının oluşmasına göre TTK hükümleri[678] ve sonrasında TBK'nın vekâlet sözleşmesine

[678] Bkz. TTK m. 908. İlgili hüküm kalkış noktasındaki gecikmeden doğan tazminat hakkını düzenlemiş olup, şu şekildedir: "*Hareket, duruma ve şartlara göre yolcudan katlanması istenemeyecek bir süre gecikirse, yolcu sözleşmeden cayıp ödediği ücreti ve varsa zararını isteyebilir.*

ilişkin hükümleri[679], eğer bu hükümlerde ilgili düzenleme yoksa TBK'nın genel hükümleri kapsamında tazminat davası açma ve bu mevzuatlarda belirlenen miktarlardan daha fazla tazminat elde etme hakkının olduğu belirtilmiştir.

Her ne kadar yolcunun kalkış noktasındaki gecikme sebebiyle uğradığı zararların tazmini noktasında AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde belirlenen miktarların bir üst limit olmadığı açıksa da, VK m. 24 ve MK m. 29 hükümlerinde belirtildiği üzere, havayolu yolcu taşıma sözleşmesi bakımından somut olay özelinde VK veya MK hükümlerine tabi havayolu yolcu taşımalarına ilişkin VK m. 22 hükmü gereğince, gecikmeye ilişkin üst limit olarak 250.000 Frank; MK m. 22 hükmü gereğince ise, gecikmeye ilişkin üst limit olarak 4694 ÖÇH belirlenmiştir. Bu sebeple hem AB Tüzüğü ve/veya Yolcu Hakları Yönetmeliği'ne hem de VK ya da MK ya da TSHK hükümlerine tabi havayolu yolcu taşımaları bakımından kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin tazmin edilebilecek üst limitler belirlenmiş olup, bu limitlerin VK m. 24, MK m. 29 ve TSHK m. 124 hükümleri gereğince de aşılması söz konusu değildir[680].

Bu durumda AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında bu mevzuatlara dayanarak doğrudan herhangi bir tazminat hakkı tanımadığı için somut olay özelinde ilgili yolcu, AB Tüzüğü bakımından davanın açıldığı AB üyesi devletin ulusal kanunları çerçevesinde; Yolcu Hakları Yönetmeliği bakımından ise, TTK veya TBK hükümlerinden hangisinin uygulanma şartları oluştuysa, o ilgili mevzuatın hükümlerine dayanarak, aynı zamanda VK veya MK veya TSHK hükümlerine tabi bir havayolu yolcu taşıma faaliyeti söz konusu olduğu için de VK m. 24 ve MK m. 29 hükümleri gereği VK m. 22 veya MK m. 22 hükümlerindeki üst limit miktarlarına kadar, hava taşıyıcısı aleyhine gecikme özelinde, havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin gereği gibi ifa edilmemesine dayanarak tazminat davası açabilecektir.

Yolcu, gecikmeye rağmen yolculuğu yapmışsa, sadece gecikmeden doğan zararının tazminini dava edebilir. Cayma şekle bağlı değildir; hareket yerinden ayrılma, cayma kabul edilir. Sözleşmeden cayılsın veya cayılmasın, gecikme nedeniyle doğmuş herhangi bir zarar ispat edilemese bile mahkemece bilet parasının üç misli tazminata karar verilir."

[679] Bkz. TBK m. 502 vd.

[680] Haanappel, **a.g.e.,** s. 31.

3. Davacı

3.1. Kalkış Noktasındaki Gecikmelerden Doğan Zararlar Bakımından

AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde yolcu sıfatına sahip olan kişi dışında kimlerin hak talebinde bulunabileceğine ilişkin herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bu mevzuat hükümleri kapsamında haklara sahip olabilmek için zarar şartı aranmaması sebebiyle kalkış noktasındaki gecikme nedeniyle bir zararın meydana gelmesi halinde, genel hükümlere yapılan atıflar haricinde özel olarak düzenlenmiş herhangi bir hüküm yer almamaktadır. Ancak çalışmada kalkış noktasındaki gecikmeye ilişkin olarak tazminat hakkının tanınmasının gerektiği kabul edildiğinden somut olayda zarar meydana gelse de gelmese de AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları kapsamında bu hak yalnızca yolcu sıfatına sahip olan kişi tarafından talep edilebilir. Zira AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği bakımından önemli olan tek husus, uygulanma şartları kapsamında yolcu sıfatına sahip olan kişinin belirlenen sürelerde kalkış noktasındaki gecikmeye maruz kalmasıdır. Başka bir değişle, kalkış noktasındaki gecikme özelinde sözleşmeyi üçüncü kişi adına yapan sözleşme tarafının yani yolcu sıfatına sahip olmayan sözleşme tarafın AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında başta tazminat hakkı olmak üzere herhangi bir hak talebinde bulunabilmesi mümkün değildir.

Bu sebeple AB Tüzüğü ve/veya Yolcu Hakları Yönetmeliği hükümlerinin uygulama alanı bulduğu havayolu yolcu taşımaları kapsamında kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlar bakımından sadece yolcu sıfatına sahip olan kişinin davacı olabileceğini kabul etmek gerekir. Belirtmek gerekir ki, çalışma konusu özelinde, bu mevzuat hükümlerine tabi olan havayolu yolcu taşıma faaliyetleri aynı zamanda VK ya da MK ya da TSHK hükümlerine tabi olduğu için bir sonraki başlık altındaki açıklamaların da dikkate alınması gerekir.

3.2. Varma Noktasındaki Gecikmelerden Doğan Zararlar Bakımından

Dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma faaliyetleri bakımından, VK ve MK hükümlerinde, sorumluluk davasını[681] açma hakkına ilişkin herhangi bir düzenleme ve "lex fori"ye de bu duruma ilişkin herhangi bir atıf da bulunmamaktadır. VK ve MK hükümlerinde "lex fori" ye atıf yapılmayan ve taraflar arasındaki sözleşme hükümlerinde de somut olay özelinde hangi ulusal hukukun uygulanacağının belirlenmediği hallerde, taraflar arasındaki özel sözleşme şartları saklı kalmak kaydıyla, taraflar arasında ortaya çıkan hukuki uyuşmazlıklara uygulanacak olan hukuk, milletlerarası özel hukuka ilişkin bağlama kurallarınca tespit edilecek olan hukuk uygulanmalıdır. Diğer bir değişle, VK ve MK kapsamında varma noktasındaki gecikme nedeniyle uğranılan zararlar nedeniyle açılacak tazminat davasında davacı sıfatına kim veya kimlerin sahip olacağı, kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca tespit edilecek olan ulusal hukuk hükümlerine göre belirlenmelidir[682].

Yurt içi/iç hat havayolu yolcu taşıma faaliyetleri ve dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma faaliyetlerinde de uygulanması gereken hukukun Türk hukuku olduğunun tespit edildiği haller bakımından, TSHK hükümlerinde de sorumluluk davasının taraflarına ilişkin herhangi bir düzenleme yer almamaktadır. Bu durumda TSHK m. 106 hükmündeki atfın uygulanması gerekir. VK ve MK madde hükümlerinde bu konuda herhangi bir düzenleme bulunmadığı için TTK madde hükümlerine başvurulması gerekir. Bu durumda da TTK m. 908 vd. hükümlerinin uygulanması gerekir. TTK m. 908, m. 909 ve m. 910 hükümleri incelendiğinde, kalkış veya varma noktasındaki gecikmeler bakımından hak talebinde bulunabilecek tek kişi, ilgili yolcudur[683].

Bu durumda iç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşıma faaliyetleri ve dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma faaliyetlerinde de uygulanması gereken

---

[681] Doktrinde, VK, MK ve TSHK kapsamında hak talebinde bulunabilmek için açılması gereken davanın bir tür "sorumluluk davası" olması gerektiğine ilişkin görüş birliği mevcuttur. Ayrıca bu görüşün temelinde de VK ve MK hükümlerinde "sorumluluk davası" ibaresinin kullanılması da yatmaktadır. Bu yönde bkz. Ülgen, **Sözleşme**, s. 214; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 252; Kaner, **Hava**, s. 89; Kırman, **a.g.e.,** s. 165; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 194, dn. 442; Akkurt, **Sivil**, s. 331.

[682] Kırman, **a.g.e.,** s. 65; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 195-196; Akkurt, **Sivil**, s. 333.

[683] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 141; Akkurt, **Sivil**, s. 334; Kaner, **Hava**, s. 74; Gölcüklü, **Montreal**, s. 221; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 98.

hukukun Türk hukuku olduğunun tespit edildiği haller bakımından, varma noktasındaki gecikme sonucu ortaya çıkan zararlara ilişkin açılacak olan davalarda davacı sıfatına öncelikle yolcu sahiptir.

Bu noktada belirtmek gerekir ki, söz konusu olaya uygulanması gereken hukuk kuralı çerçevesinde, sözleşmenin üçüncü kişi yararına olacak şekilde yapıldığı durumlarda, yolcu sıfatına sahip olmayan ve hava taşıyıcısının karşısında yer alan sözleşmenin diğer tarafı olan kişi de gerekli şartların oluşması halinde, varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlarını tazmin edebilecektir[684]. Bu gibi durumlarda, sözleşme tarafı olan kişi de davacı sıfatına sahip olur.

Doktrinde VK özelinde ortaya konan bir görüşe göre[685], VK m. 22 hükmünde varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlar bakımından herhangi bir sınırlama öngörülmediği için sadece yolcunun uğramış olduğu zararlar bakımından değil, varma noktasındaki gecikme sebebiyle zarara uğrayan üçüncü kişiler de bu madde hükmü kapsamında hava taşıyıcısının sorumluluğuna gidebilir. Bu görüş MK kapsamında da kabul edilebilecektir. Zira VK'nın varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin kullandığı ifade tarzı ile MK'nın ifade tarzı ile birebir benzer durumdadır. Bu sebeple VK özelinde getirilen bu görüş, MK kapsamında da kabul edilebilir. Ancak bu görüşün kabul edilmesi mümkün değildir. Zira daha önce açıklandığı üzere[686], tazmin edilebilecek zarar kalemleri fiili zarar, yoksun kalınan kar ve manevi zarardır. Bu zarar kalemleri de ancak zarara uğrayan kişi yani yolcu tarafından talep edilebilir.

[684] Bkz. II. Bölüm, 2.3.1.3. ve 2.3.1.3.1. Başlıklar.
[685] Mankiewicz, **Guatemala**, s. 528-529. Yazar bu noktada yolcu dışında zarara uğrayan üçüncü kişilere tiyatro işletmecisi, satıcı gibi somut örnekler de vermiştir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz., **A.g.e.**, s. 528, dn. 26.
[686] Bkz. II. Bölüm, 2.3.1.3. ve 2.3.1.3.1. Başlıklar.

4. Davalı

4.1. Kalkış Noktasındaki Gecikmelerden Doğan Zararlar Bakımından

4.1.1. Hava Taşıyıcısı ve Diğer Sorumlular

AB Tüzüğü veya Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında yolcu haklarının tesis edilmesinden en başta hava taşıyıcısı sorumludur. Bu mevzuat hükümlerinde belirtilen hava taşıma işletmesi kavramından anlaşılması gereken sözleşme tarafı olan akdi hava taşıyıcısı veya havayolu yolcu taşıma edimini üstlenen fiili hava taşıyıcısıdır[687]. Müteakip hava taşıyıcılarının söz konusu olduğu durumlar bakımından bir sonraki başlıkta[688] yapılan açıklamaların dikkate alınması gerekir. Zira çalışma konusunun hem AB Tüzüğü ve/veya Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin hem de VK ya da MK ya da TSHK hükümlerinin uygulama alanı bulduğu havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri olduğunu hatırlatmak gerekir[689]. Bu sebeple aynı doğrultuda kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara yönelik hava taşıyıcısının adamlarının hukuki sorumluluğuna ilişkin yine bir sonraki başlıkta yapılan açıklamaların dikkate alınması gerekir.

Son olarak belirtmek gerekir ki, AB Tüzüğü m. 3/6 ve Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 2/3 hükümlerine göre, paket tur kapsamında havayolu yolcu taşıma faaliyeti söz konusuysa ve bu tur, uçuş iptali sebebiyle iptal olduysa, bu mevzuat hükümleri uygulanmaya devam eder. Buna göre paket turun kalkış noktasındaki gecikme sebebiyle iptal olması halinde AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği uygulama alanı bulmaz. Böyle bir durumda yani paket turun iptal olması sebebiyle yolcunun bir zarara uğraması halinde hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğu ortadan

---

[687] Bkz. AB Tüzüğü m. 2/1, bent b; Yolcu Hakları Yönetmeliği, m. 4/1, bent o.

[688] Bkz. III. Bölüm, 4.2.1. Başlık.

[689] AB Tüzüğü ve/veya Yolcu Hakları Yönetmeliği hükümlerinin uygulama alanı bulduğu ve fakat özellikle VK ya da MK hükümlerinin uygulama alanı bulmadığı havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından fiili ve/veya müteakip hava taşıyıcılarının söz konusu olduğu durumlarda, yolcunun bu hava taşıyıcılarına yönelik hak talebinde bulunamama ihtimalinin olduğu ileri sürülmektedir. Zira bu durumda tek başına AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği hükümleri dikkate alındığında bu hava taşıyıcılarına karşı herhangi bir hak talebinde bulunulup bulunulamayacağı açıklanmamıştır. Bkz. Serdar, **a.g.e.,** Ancak her iki mevzuatta da hava taşıma işletmesi kavramının fiili hava taşıyıcısını da kapsadığı, zararların genel hükümler kapsamında tazmin edilebileceği belirtildiği ve özellikle Türkiye bakımından havayolu yolcu taşıma faaliyetinin niteliğine göre VK veya MK veya TSHK hükümleri nihayetinde uygulama alanı bulacağı için bu görüşün kabul edilebilmesi mümkün değildir. Zira bir sonraki başlıkta da açıklanacağı üzere VK veya MK veya TSHK hükümlerinin uygulama alanı bulduğu havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından akdi hava taşıyıcısının dışında somut olaydaki duruma göre fiili ve müteakip hava taşıyıcısının da hukuki sorumluluğu bulunmaktadır.

kalkacağı için bu kapsamda kendisine yönelik herhangi bir hak talebinde bulunulamaz[690]. Ancak bu sonuç yolcunun Paket Tur Yönetmeliği kapsamında tur operatörüne başvuru hakkına halel getirmez. Her halükarda AB Tüzüğü veya Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında kalkış noktasında bir gecikme meydana gelmişse, bu durumdan hava taşıyıcısının sorumluluğu devam eder.

4.2. Varma Noktasındaki Gecikmelerden Doğan Zararlar Bakımından

4.2.1. Hava Taşıyıcısı ve Adamları

Sorumluluk davasında kural olarak davalı sıfatına akdi hava taşıyıcısı sahiptir[691]. Ancak yukarıda da açıklandığı üzere[692], hava taşıyıcısının adamları aleyhine de şartlar dâhilinde talepte bulunulabilecektir. TSHK m. 127, VK m. 25/A ve MK m. 30, m. 43 hükümleri gereğince, kendileri aleyhinde talepte bulunulan hava taşıyıcısının adamları, kendi görev sınırları kapsamında hareket ettiklerini ispat ettikleri takdirde bu mevzuatların kendilerine tanımış oldukları ve hava taşıyıcısı için geçerli bulunan sınırlı sorumluluktan yararlanabilecektirler.

Akdi hava taşıyıcısı dışında fiili hava taşıyıcısı ve müteakip hava taşıyıcısından da talepte bulunmak mümkündür[693]. Fiili hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğu, yukarıda açıklandığı üzere[694], yalnızca hava taşıma faaliyetinin kendisi tarafından gerçekleştirilen bölümüyle sınırlıdır. Ancak akdi hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğu, hava taşıma faaliyetinin fiili hava taşıyıcıya bırakılan kısmı da dâhil olmak üzere hava taşımasının tamamını kapsamaktadır. MK m. 40 hükmü gereğince de, hava taşıma faaliyetinin fiili hava taşıyıcısı tarafından gerçekleştirilen bölümünde meydana gelen gecikme sebebiyle ortaya çıkan zararlar bakımından fiili hava taşıyıcısı ve akdi hava taşıyıcısı yolcuya karşı müteselsilen sorumludurlar.

Müteakip hava taşıyıcısının sorumluluğu bakımından ise, müteakip hava taşıma faaliyetlerinde ilk hava taşıyıcısı, hava taşıma faaliyetinin tamamı için

---

[690] Bkz. II. Bölüm, 2.3.2. Başlık.
[691] Ülgen, **Sözleşme**, s. 67, 218; Akkurt, **Sivil**, s. 334; Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 55; Kırman, **a.g.e.,** s. 28; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 142; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 27; Gölcüklü, **Montreal**, s. 222.
[692] Bkz. II. Bölüm, 6.2. Başlık.
[693] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 55; Akkurt, **Sivil**, s. 335; Akdeniz/Ortaç, **a.g.e.,** s. 18; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 143; Gölcüklü, **Montreal**, s. 222.
[694] Bkz. I. Bölüm, 3.2.2.3.5. Başlık.

sorumluluğu açıkça üstlenmiş olmadıkça, yolcu ya da kabul edilmesi halinde, diğer talep hakkı sahibi olan kişiler, kural olarak gecikmenin meydana geldiği hava taşıma bölümünü gerçekleştiren hava taşıyıcısına karşı talep hakkına sahiptirler[695]. Çünkü müteakip hava taşıyıcılarından her biri, hava taşıma faaliyetinin kendisi tarafından gerçekleştirilen bölümü bakımından, havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin tarafı sıfatına sahip olmaktadır. VK m. 30/2 ve MK m. 36/2 hükümleri gereğince, müteakip hava taşıyıcılarının bulunduğu bir havayolu yolcu taşıma faaliyetinde, ilk hava taşıyıcısı havayolu yolcu taşıma faaliyetinin tamamı için sorumluluğu açıkça üstlendiğini açıklamışsa, bu durumda ilk hava taşıyıcısı, gecikme sebebiyle ortaya çıkan zararların meydana geldiği havayolu yolcu taşıma bölümünü gerçekleştiren müteakip hava taşıyıcısı ile birlikte bu zararlar bakımından müteselsilen sorumlu olmaktadır.

5. Görevli ve Yetkili Mahkeme

5.1. Kalkış Noktasındaki Gecikmeden Doğan Zararlar Bakımından

Bu başlık altındaki açıklamalara geçmeden önce karışıklığa sebebiyet vermemek adına önemle belirtmek gerekir ki, yukarıda da açıklandığı üzere[696], AB Tüzüğü veya Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamına giren ve aynı zamanda VK veya MK hükümlerine tabi dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından VK m. 22 ve MK m. 22 hükümlerindeki parasal sınırların üst limit olarak uygulanması hususu dâhil, bu konvansiyonlarda belirtilmiş olan hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğuna ilişkin tüm ölçütler ve sınırlamaların uygulanması, VK m. 24 ve MK m. 29 hükümleri gereğince zorunludur. Bu sebeple tespit edilen görevli ve yetkili mahkeme, sebebi ne olursa olsun VK veya MK hükümlerine tabi havayolu yolcu taşıma sözleşmelerinden doğan her bir uyuşmazlık konusunu sadece ve sadece VK ve MK hükümlerinde belirtilen ölçütlere ve sınırlamalara göre incelemek ve karara bağlamak zorundadır[697].

---

[695] Ülgen, **Uluslararası Taşımacılık**, s. 55; Akkurt, **Sivil**, s. 335; Akdeniz/Ortaç, **a.g.e.,** s. 18; Kaner, **Zincirleme Taşıma**, s. 20, 23; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 143-144; Gölcüklü, **Montreal**, s. 221.
[696] Bkz. III. Bölüm, 2. Başlık.
[697] Sözer, **Manevi**, s. 68; Şanlı, **a.g.e.,** s. 51; Kaner, **Hava**, s. 65.

Kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara yönelik ileri sürülebilecek talep ve davalarda görevli mahkemenin tespit edilmesi bakımından kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara yönelik ileri sürülecek talep ve davalara ilişkin havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin iç hat/yurt içi ve dış hat/uluslararası niteliğe sahip olup olmadığına göre bir ayrıma gidilmesi gerekir. İç hat/yurt içi havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından da her ne kadar bu sözleşmeler aynı zamanda TSHK hükümlerine tabi olsa ve TSHK m. 106 hükmünde uygulanması gereken mevzuat hükümlerine açık bir atıf yer alsa da 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun[698] (TKHK) m. 2, m. 3 ve m. 83/2 hükümleri gereğince zorunlu olarak ikili bir ayrıma gitmek gerekir[699].

Bu ayrımdaki ilk duruma göre, kalkış noktasındaki gecikme sebebiyle ortaya çıkan zararlara yönelik talep ve dava hakkına sahip olan yolcunun TKHK m. 2 hükmü kapsamında tüketici sıfatına sahip olduğu ve TKHK m. 3 hükmü gereğince, bu yolcunun hava taşıyıcısıyla yaptığı havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin bir tüketici işlemi arz ettiği tüm hallerde, kalkış noktasındaki gecikme sebebiyle ortaya çıkan zararlara ilişkin tazminat talebinin ileri sürüleceği yargı makamı, TKHK m. 68 hükmüne ve 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunu m. 68 ve Tüketici Hakem Heyetleri Yönetmeliği m. 6 hükümlerinde yer alan parasal sınırların artırılmasına ilişkin tebliğde[700] 01 Ocak 2019 itibariyle belirlenen parasal sınır ölçütüne göre tüketici hakem heyetleri veya tüketici mahkemeleri olmaktadır[701].

Bu noktada çalışma konusunun dışına çok fazla çıkmamak adına kısa bir değerlendirmenin yapılması zorunluluk arz etmektedir. TKHK hükümleri birlikte değerlendirildiğinde tüketici sıfatına sahip olan yolcunun, tüketici işlemi olarak yaptığı taşıma sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklar bakımından tüketici hakem heyetleri ya da tüketici mahkemelerinin görevli olması gerektiği sonucu çıkmaktadır. 4077 Sayılı TKHK'nın yürürlükte olduğu dönemde, taşıma sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklara bu kanun hükümlerinin uygulanması gerektiğine ilişkin açık bir düzenleme bulunmamasına rağmen, m. 2 ve m. 3 hükümlerinin taşıma sözleşmelerini

---

[698] RG., T: 28.11.2013, S: 28835.

[699] Sami Aksoy, "6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun Taşıma Hukukuna Müdahalesi", **BATİDER**, C: 31, S: 2, 2015, s. 315-316; Durgut, **a.g.e.,** s. 212.

[700] RG, S: 30637, T: 26.12.2018. Tebliğ metni için ayrıca bkz. http://www.mevzuat.gov.tr/Metin.Aspx?MevzuatKod=9.5.31077&MevzuatIliski=0&sourceXmlSearch=T%C3%BCketici%20Hakem%20Heyetleri%20Y%C3%B6netmeli%C4%9Fi, (E.T.: 02.02.2019).

[701] Aksoy, **Korunma**, s. 316; Durgut, **a.g.e.,** s. 212; Serdar, **a.g.e.,** s. 2339.

kapsadığı görüşü kabul edilmekteydi[702]. Ancak Yargıtay kararlarında[703] çoğunlukla taşıma sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklar bakımından görevli mahkemenin asliye ticaret mahkemesi olduğu kabul edilmekteydi.

TTK m. 4 hükmünde belirtilen mutlak ticari iş kavramının belirlenmesi noktasında tarafların tüketici ya da tacir sıfatına sahip olmalarının hiçbir önem yoktur[704]. Mutlak ticari iş olarak kabul edilen tüm hallerde ortaya çıkan uyuşmazlıklar bakımından asliye ticaret mahkemesi görevlidir[705]. VK veya MK hükümlerine tabi havayolu yolcu taşıma sözleşmesinden doğan bir uyuşmazlığın söz konusu olduğu her durumda davaya bakan mahkemenin sadece ve sadece VK ve MK hükümlerinde belirtilen ölçütlere ve sınırlara göre karar vermesinin zorunlu olması sebebiyle davaya bakan mahkemenin tüketici ya da asliye ticaret mahkemesi olması, davacı bakımından herhangi bir fark yaratmamaktadır. 4077 Sayılı TKHK dönemindeki uygulama sonucunda taşıma sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıkların uzun yıllar boyunca bu alanda karar veren asliye ticaret mahkemeleri yerine, tüketici mahkemelerine ve üyeleri arasında hukukçu olmayanların da yer aldığı tüketici hakem heyetlerine bırakılmasının, kendisine özgü yapıya sahip olan bir hukuk alanındaki uyuşmazlıkların çözülmesi noktasında uygulama ve hukuk sistemi açısından kabul edilmesi mümkün değildir.

Son gerekçeyle bağlantılı olarak, ülkemizde özellikle yolcu ve kargo taşımalarına ilişkin ortaya çıkan uyuşmazlıkların büyük bir kısmının değeri, TKHK hükümleri kapsamındaki parasal sınırların altında kaldığı için tüketici hakem heyetlerinin önüne gitmesi gerektiği ve tüketici hakem heyetlerinin de taşıma hukukuna özgü ve özellikle Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası mevzuatlara ve ölçütlere dair sahip oldukları bilginin, asliye ticaret mahkemelerinin sahip olduğu

---

[702] Aksoy, **Korunma**, s. 307.

[703] Yargıtay 11 HD., E: 2006/6260, K: 2007/8890, T: 12.06.2007, (www.kazancı.com), (E.T.: 02.05.2018); Yargıtay 11 HD., E: 2003/14335, K: 2004/8862, T: 27.09.2004, (www.kazancı.com), (E.T.: 02.05.2018); Yargıtay 11 HD., E: 2008/5221, K: 2009/9788, T: 29.09.2009, (www.kazancı.com), (E.T.: 02.05.2018); Yargıtay 11 HD., E: 2012/9513, K: 2012/11823, T: 04.07.2012, (www.kazancı.com), (E.T.: 02.05.2018); Yargıtay 11 HD., E: 2014/6674, K: 2014/12807, T: 03.07.2014, (www.kazancı.com), (E.T.: 02.05.2018). Yargıtay'ın bu yönde vermiş olduğu diğer kararlar için bkz. Dehmen, **a.g.e.,** s. 320-324; Ece, **a.g.e.,** s. 249-251; Eriş, **a.g.e.,** s. 35, 44.

[704] Sami Aksoy, "Yargıtay 20. Hukuk Dairesi'nin Taşıma Sözleşmesinden Doğan Davalarda Görevli Mahkemeye Dair Yargı Yeri Belirleme Kararının Değerlendirilmesi", **BATİDER**, C: 33, S: 1, 2017, s. 299; Aksoy, **Korunma**, s. 308.

[705] Bkz. TTK m. 4 ve m. 5. Ayrıca bkz. Seven, **Gönderilen,** s. 259; Aksoy, **Korunma**, s. 306; Aksoy, **Yargı**, s. 300.

bilgiyle kıyaslanamayacak bir gerçek olduğunun ve havayolu yolcu taşıma sözleşmelerinde kalkış ve varma noktasındaki gecikme durumunun TKHK kapsamında tüketiciye özgü korunması gereken bir hak olmadığının kabul edilmesi gerekmekte olup, açıklanan tüm bu sebeplerle hem kalkış noktasındaki gecikme hem de varma noktasındaki gecikme sebebiyle ortaya çıkan zararlar bakımından ortaya çıkacak olan uyuşmazlıklarda Türk hukuku açısından görevli mahkemenin asliye ticaret mahkemesi olması gerektiğini kabul etmek gerekir[706].

Bu açıklamalardan sonra iç hat/yurt içi havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından yapılması gereken ayrım her ne kadar ortadan kalkmaktaysa da, TKHK'nın yürürlüğe girmesinden itibaren yolcunun tüketici sıfatına sahip olduğu hallerde, uygulamada tüketici hakem heyetlerinin ve mahkemelerinin görevli olması gerektiğine ilişkin kararlar[707] bulunduğu için uygulama pratiği açısından bu ayrımı yapmak zorunluluk arz etmektedir. Bu ayrımdaki ikinci duruma göre, havayolu yolcu taşıma faaliyeti kapsamında yolcu, tüketici sıfatına sahip olamayacak bir durumda ise, bu halde Yolcu Hakları Yönetmeliği hükümlerine dayanılarak ileri sürülecek tazminat davalarında görevli mahkeme, TTK m. 4 hükmü gereğince taşıma hukuku, TTK'da düzenlendiği için mutlak ticari iş kapsamında asliye ticaret mahkemeleri olacaktır[708]. Diğer bir değişle, tüketici sıfatına sahip olmayan bir yolcunun açması gereken davada asliye ticaret mahkemesi görevli olacaktır.

Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, "Abonelik Sözleşmesinden Kaynaklanan Para Alacaklarına İlişkin Takibin Başlatılması Usulü Hakkında

---

[706] Gölcüklü, **Montreal**, s. 230-231, 255; Akkurt, **Sivil**, s. 335-336; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 163; Selamoğlu, **a.g.e.**, s. 149; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 104-105; Aksoy, **Yargı**, s. 299-300; Aksoy, **Korunma**, s. 309; Arkan, **Bazı**, s. 18. Yargıtay 11 HD., E: 2014/3213, K: 2014/11299, T: 12.06.2014, (www.kazancı.com), (E.T.: 02.05.2018); Yargıtay 20. HD., E: 2016/11654, K: 2016/11009, T: 21.11.2016, (www.kazancı.com), (E.T.: 02.05.2018); Yargıtay 11 HD., E: 2016/14600, K: 2017/281, T: 16.01.2017, (www.kazancı.com), (E.T.: 02.05.2018); Yargıtay 11 HD., E: 2016/1640, K: 2016/2149, T: 29.02.2016, (www.kazancı.com), (E.T.: 02.05.2018).

[707] İstanbul BAM 14. HD., E: 2017/271, K: 2017/256, T: 11.04.2017, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018). Yargıtay 11. HD., E: 2016/5957, K: 2018/232, T: 15.01.2018, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018); Yargıtay 11. HD., E: 2016/7308, K: 2016/7949, T: 10.10.2016, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018); Yargıtay 11. HD., E: 2016/7267, K: 2016/7322, T: 19.09.2016, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018). Aynı yönde Yargıtay'ın vermiş olduğu başka bir karar için bkz. Murat Gürel/Ufuk Tekin/İbrahim Bektaş, "Yargıtay Kararları", **BATİDER**, C: 31, S: 2, 2015, s. 425-426.

[708] Durgut, **a.g.e.,** s. 212; Aksoy, **Korunma**, s. 316. Yargıtay 11. HD., E: 2017/269, K: 2017/670, T: 08.02.2017, (www.lexpera.com.tr), (E.T.: 02.05.2018).

Kanun"[709]'un m. 20 hükmü kapsamında TTK m. 5 hükmünden sonra gelmek üzere 5/A maddesi eklenerek, TTK m. 4 hükmünün kapsamına giren ve diğer kanunlarda belirtilen ticari davalardan, konusu bir miktar paranın ödenmesi olan alacak ve tazminat talepleri hakkında dava açılmadan önce arabulucuya başvurulmuş olması dava şartı haline getirilmiştir. Aynı kanunun m. 26 hükmüne göre ise bu şart, 01.01.2019 tarihinden itibaren ileri sürülecek talepler bakımından geçerli olacaktır. Bu durumda TTK m. 4 hükmüne gereğince hem kalkış noktasındaki gecikme hem de varma noktasındaki gecikme sebebiyle ortaya çıkan zararlar bakımından ortaya çıkacak olan uyuşmazlıklarda asliye ticaret mahkemelerinin görevli mahkeme olarak kabul edilmesi gerektiğine göre, 01.01.2019 tarihinden itibaren hak sahibi olduğunu iddia eden tarafın mahkeme nezdinde dava açmadan önce arabuluculuğa gitmesi zorunlu hale gelmiştir. Bu sebeple çalışmanın konusu özelinde görevli mahkemenin asliye ticaret mahkemesi olarak kabul edilmesi gereken her durumda, dava açılmadan önce arabuluculuğa gidilmesinin zorunlu olduğu unutulmamalıdır.

Dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından ise söz konusu havayolu yolcu taşıma faaliyetinin muhatabı olan ülkelerden birisinin Türkiye olması halinde, ilgili havayolu yolcu taşıma sözleşmesi, çalışma özeli kapsamında doğal olarak VK ya da MK hükümlerine de tabi olacaktır. VK ve MK'da uyuşmazlıkların hangi görevli mahkemede görüleceğine ilişkin herhangi bir hüküm bulunmadığı için söz konusu davanın Türkiye'de açılması halinde, bu başlık altında iç hat/yurt içi havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından görevli mahkemenin tespitine ilişkin yapılan açıklamalar bu noktada da aynen geçerli olacaktır. Buna göre, söz konusu havayolu yolcu taşıma faaliyetinin muhatabı olan ülkelerden birisinin Türkiye olması halinde, dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri kapsamında kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin Türkiye'de açılacak olan davalarda görevli mahkeme asliye ticaret mahkemesi olacaktır.

Her durumda görevli mahkemenin asliye ticaret mahkemesi olması gerektiği sonucuna ulaşıldıktan sonra, yetkili mahkemenin tespit edilmesi gerekir. Kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara yönelik ileri sürülecek talep ve davalarda yetkili mahkemenin tespit edilmesi bakımından da kalkış noktasındaki gecikmeden

[709] RG, S: 30630, T.: 19.12.2018. Kanun metni için ayrıca bkz. http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.7155.pdf, (E.T.: 03.02.2019).

doğan zararlara yönelik ileri sürülecek talep ve davalara ilişkin havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin iç hat/yurt içi ve dış hat/uluslararası niteliğe sahip olup olmadığına göre bir ayrıma gidilmesi gerekir. Her iç hat/yurt içi havayolu yolcu taşıma sözleşmesi doğal olarak TSHK hükümlerine tabidir. TSHK'da havayolu yolcu taşıma faaliyeti kapsamında açılacak sorumluluk davaları bakımından herhangi bir özel düzenleme bulunmamaktadır. Doktrinde de bu konuda görüş birliği mevcut değildir. Doktrindeki bir görüşe göre[710], iç hat/yurt içi havayolu taşımaları kapsamında açılacak sorumluluk davaları bakımından yetkili mahkemelerin başta HMK olmak üzere iç hukukta geçerli yetkiye ilişkin genel kurallara göre belirlenmelidir. Kanaatimizce hukuk sistemi açısından daha mantıklı olan doktrindeki diğer bir görüşe göre[711] ise, bu durumda yetkili mahkeme, TSHK m. 106 hükmünün atfı sebebiyle VK m. 28 ve MK m. 33 hükümleri göz önünde bulundurularak tayin edilmelidir.

VK m. 28 ve MK m. 33 hükümlerinde, havayolu yolcu taşıma faaliyeti kapsamında açılacak sorumluluk davalarına bakacak olan mahkemelerin yetkisine ilişkin özel düzenlemeler yer almaktadır. Bu hükümlerdeki düzenlemeler, konvansiyonlar kapsamında açılacak olan sorumluluk davalarına hangi taraf devlet mahkemelerinde açılması gerektiğini tespit etmeye yönelik olup, bu davaların, tespit edilen taraf devletin hangi mahkemesinde görüleceği ise, yine o devletin usul hukukuna göre belirlenecektir[712].

VK m. 28 ve MK m. 33 hükümlerinde, davacıya davanın açılacağı taraf devlet mahkemesinin belirlenmesi noktasında bir seçim hakkı tanınmış[713] ve davacının tercih hakkına göre, taraf devletlerden birinin sınırları dâhilinde olmak

---

[710] Şanlı, **a.g.e.,** s. 45-46; Kaner, **Hava**, s. 90; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 256; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 64; Ercin/Erkut/Necmioğlu, **a.g.e.,** s. 282-283.

[711] Ülgen, **Sözleşme**, s. 219; Ece, **a.g.e.,** s. 272; Akkurt, **Sivil**, s. 336.

[712] Ülgen, **Sözleşme**, s. 221; Kırman, **a.g.e.,** s. 177; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 164; Akkurt, **Sivil**, s. 337; Ece, **a.g.e.,** s. 272; Gölcüklü, **Montreal**, s. 232.

[713] Kaner, **Hava**, s. 89; Gölcüklü, **Montreal**, s. 233; Ülgen, **Sözleşme**, s. 227; Şanlı, **a.g.e.** s. 16; Kırman, **a.g.e.,** s. 177; Akkurt, **Sivil**, s. 337; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu** s. 262; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 164; Tarman, **a.g.e.**, s. 104; Mankiewicz, **Guatemala**, s. 538-539; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 64; Ece, **a.g.e.,** s. 272; Şanlı, **a.g.e.,** s. 15. Bu noktada önemle belirtmek gerekir ki, Alman Federal Mahkemesi'nin 1981 yılında vermiş olduğu bir karara göre, VK m. 28 hükmünde belirtilen yetkili mahkemeler yalnızca hava taşıyıcısına karşı açılacak olan davalar bakımından dikkate alınmalıdır. Hava taşıyıcısının adamlarına karşı açılacak olan davalar bakımından ise, davalının milli hukukuna göre tespit edilecek yetki kuralları geçerli olacaktır. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 64, dn. 176.

üzere, hava taşıyıcısının ikametgâhının bulunduğu yer[714], hava taşıyıcısının esas iş yerinin bulunduğu yer[715], hava taşıyıcısının sahip olduğu bir iş yerinin bulunduğu ve ilgili havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin yapıldığı yer[716] ve son olarak da varma noktasının bulunduğu yer mahkemeleri yetkili olarak belirtilmiştir[717].

VK ve MK hükümlerinde belirtilen bu yetkili mahkemelerin dışında MK m. 33/2 hükmünde, VK m. 28 hükmünde yer almayan beşinci yetkili bir mahkeme daha belirtilmiştir. MK m. 33/2 hükmüne göre, yolcunun ölümü ya da yaralanması sebebiyle oluşan zararlar bakımından açılacak olan sorumluluk davalarında, uçak kazasının gerçekleştiği esnada yolcunun esas ve daimi ikametgâhının bulunduğu ve hava taşıyıcısının gerek kendi hava aracıyla gerek ticari bir anlaşmaya göre bir başka hava taşıyıcısının hava aracıyla gerçekleştirdiği havayoluyla yolcu taşıma faaliyeti için hizmet faaliyetlerini yürüttüğü ve hava taşıyıcısının kendisinin ya da ticari anlaşmalı olduğu başka bir hava taşıyıcısına ait ya da kiralanmış bina ve

---

[714] Kaner, **Hava**, s. 89; Gölcüklü, **Montreal**, s. 233; Akkurt, **Sivil**, s. 337; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 165; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 64; Şanlı, **a.g.e.,** s. 15, 18-19; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 257. Hava taşıyıcısının ikametgâhının bulunduğu yer mahkemesinin yetkili olarak belirlenmesi, hem hava taşıyıcısı bakımından öngörülebilirliğin sağlanması hem de yolcunun mahkeme kararının icrasını daha kolay bir şekilde yerine getirebilmesi amacına yöneliktir. Bkz. Tarman, **a.g.e.**, s. 106.

[715] Kaner, **Hava**, s. 89; Gölcüklü, **Montreal**, s. 233; Akkurt, **Sivil**, s. 337; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 165; Şanlı, **a.g.e.,** s. 15, 19-20; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 257.

[716] Kaner, **Hava**, s. 89; Gölcüklü, **Montreal**, s. 233; Akkurt, **Sivil**, s. 338; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 64; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 166; Şanlı, **a.g.e.,** s. 15, 20-23; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 258. 1970'li yıllarda özellikle ABD'nin önerileri neticesinde, VK m. 24 hükmündeki kısıtlamaya takılmamak amacıyla 1971 Tarihli Guatemala Ek Sözleşmesi'ne La Haye Protokolü ile değiştirilen Varşova Konvansiyonu'na bu yetki kuralı getirilmiştir. Ancak daha önce açıklandığı üzere bu protokol yeterli taraf devlet sayısına ulaşamadığı için yürürlüğe girememiş olsa da bu yetki kuralı, Montreal Ek Protokolleri ile Varşova Konvansiyonu'na eklenmiştir. Bkz. Mankiewicz, **Judicial**, s. 743. Bu yetki kuralı yolcuların lehine bir durum oluşturması amacıyla getirilmiş olup, uygulamada bu yetki kuralı geniş yorumlanmak suretiyle havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin yapılması şartına öncelik tanınmakta ve sözleşmenin yapıldığı müessesenin hava taşıyıcısının işletmesiyle doğrudan bağlantısının bulunup bulunmadığına bakılmamaktadır. Bkz. Tarman, **a.g.e.**, s. 107; Şanlı, **a.g.e.**, s. 22-23; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 258. İşyeri kavramının kapsamına ilişkin doktrindeki görüşler için bkz. Gülce Gümüşlü Tunçağıl, "Varşova ve Montreal Sözleşmeleri Kapsamında Milletlerarası Yetkili Mahkemenin Tayinin "İşyeri" Kavramı", **Çankaya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C: 2, S: 1, 2017, s. 145-147; Mankiewicz, **Judicial**, s. 745-747. İnternet üzerinden bilet satışı durumlarında hava taşıyıcısının işyeri olarak, en son işlemin yapıldığı yerin yani havayolu yolcu taşıma sözleşmesini yapma önerisinin kabul edildiği yerin esas alınması gerektiği kabul edilmektedir. Ayrıca telefon aracılığıyla bilet satışı durumunda da telefonla bilet alınan işyeri, havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin yapıldığı işyeri olarak kabul edilmiş ve yetki kuralı tanınmıştır. Bkz. Gümüşlü Tunçağıl, **İşyeri**, s. 148. Bu yetki kuralının, VK sistemine dâhil edilmesine ilişkin doktrindeki görüşler ve değerlendirmeler için ayrıca bkz. Goedhuis, **a.g.e.,** s. 271-272.

[717] Gölcüklü, **Montreal**, s. 234; Akkurt, **Sivil**, s. 338; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 64; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 166; Şanlı, **a.g.e.,** s. 15, 23-24; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 258. VK ve MK hükümlerinde yetkili mahkemelerin belirlenmesi için ölçüt olarak kullanılan bu kavramlar, VK ve MK hükümlerinde ayrıca tanımlanmadığı için davanın açılacağı yer mahkemesinin hukukuna göre tespit edilecektir. Bkz. Tarman, **a.g.e.**, s. 106; Gümüşlü Tunçağıl, **İşyeri**, s. 145, 151. Ayrıca MK m. 33/4 hükmüne göre, yetkisizlik ve derdestlik gibi kurumların hukuki niteliği ve sonuçları da yine davaya bakan mahkemenin hukukuna göre belirlenecektir. Bkz. Tarman, **a.g.e.**, s. 110.

müştemilattan havayoluyla taşınması işini yürüttüğü bir taraf devletin sınırları dâhilindeki yer mahkemelerinden birisi yetkili olarak belirtilmiştir[718].

VK ve MK hükümlerinde belirtilen, mahkemelerin yetkilerine ilişkin bu kurallar, emredici niteliğe sahip oldukları için sözleşme taraflarınca belirtilen bu mahkemeler haricinde başka bir yetkili mahkeme belirleyemezler[719]. Bu şekilde mahkemelerin yetki kurallarını ortadan kaldıran her türlü özel sözleşme hükmü, VK m. 32 ve MK m. 49 hükümleri gereğince geçersiz kabul edilecektir.

Dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından Türkiye'de açılacak davalarda yetkili mahkemenin tespitine ilişkin de bir değerlendirme yapılmalıdır. Söz konusu havayolu yolcu taşıma faaliyetinin muhatabı olan ülkelerden birisinin Türkiye olması halinde, ilgili havayolu yolcu taşıma sözleşmesi, çalışma özeli kapsamında doğal olarak VK ya da MK hükümlerine de tabi olacağından, her ne kadar VK ve MK'da kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin açık bir hüküm bulunmasa dahi, VK ya da MK hükümlerine tabi havayolu yolcu taşıma sözleşmelerine ilişkin olarak, konusu ne olursa olsun açılacak davalarda yetkili mahkemenin tespitine ilişkin hükümler bulunduğu ve bu hükümler

---

[718] Akkurt, **Sivil**, s. 339; Tarman, **a.g.e.**, s. 109; Gümüşlü Tunçağıl, **İşyeri**, s. 144; Sözer, **Montreal Sözleşmesi**, s. 169, 182-183; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 166-167; Şanlı, **a.g.e.,** s. 24-25; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 258; Kısacık, **a.g.e.,** s. 81-82. Diğer bir değişle, uçak kazasının gerçekleştiği esnada yolcunun esas ve sürekli oturduğu yer mahkemesinin yetkisi, hava taşıyıcısının, yolcunun havayoluyla taşınmasına ilişkin hizmet faaliyetlerini söz konusu bu ülkeden veya bu ülkeye gerçekleştirmesine bağlı olarak doğmaktadır. Bkz. Gölcüklü, **Montreal**, s. 234; Tarman, **a.g.e.**, s. 108; Gümüşlü Tunçağıl, **İşyeri**, s. 144. Ancak MK m. 33/2 hükmünde, bu yetki kuralının, havayolu yolcu taşıma faaliyetleri kapsamında gerçekleşen ölüm ve yaralanma sebebiyle ortaya çıkan zararlar için geçerli olacağı açıkça belirtilmiştir. Bkz. Gölcüklü, **Montreal**, s. 234; Tarman, **a.g.e.**, s. 108. Bu sebeple havayolu yolcu taşıma faaliyeti kapsamında varma noktasındaki gecikme sebebiyle ortaya çıkan zararlar bakımından MK m. 33/2 hükmünde belirtilen beşinci yetkili mahkemeyi belirleyen yetki kuralı geçerli olmayacaktır. Bkz. Gölcüklü, **Montreal**, s. 255. Bu durumda havayolu yolcu taşıma faaliyeti kapsamında varma noktasındaki gecikme sebebiyle ortaya çıkan zararlar bakımından VK m. 28 ve MK m. 33/1 hükümlerinde belirtilen dört farklı yetkili mahkemeyi belirleyen yetki kuralları geçerli olacaktır.

[719] Gölcüklü, **Montreal**, s. 232; Akkurt, **Sivil**, s. 339; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 264; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 257. Aksi görüş için bkz. Gümüşlü Tunçağıl, **İşyeri**, s. 143; Şanlı, **a.g.e.,** s. 17; Tarman, **a.g.e.**, s. 105, 112. Yazar burada, MK m. 33 hükmünün, MK m. 49 hükmünün yorumu sonucu, zararın ortaya çıkmasından sonra tarafların aralarında yapacağı bir yetki sözleşmesi ile bu madde hükmünde belirtilen yetkili mahkemeler dışında başka bir devlet mahkemesini de yetkili kılabilecekleri bir istisnaya sahip olduğunu belirtmektedir. Ancak bu başlık altında belirtilen kabuller gereği, bu görüşün kabul edilmesi mümkün değildir. Zira MK m. 49 hükmünde ifade edilen durumun, MK m. 33 hükmünde sınırlı sayıda belirtilmiş olan ve yeknesaklığı sağlayarak, yolcular arasındaki çifte standart oluşturabilecek uygulamaların önüne geçmek amacıyla getirilmiş olan yetki kurallarına doğrudan etkisinin olduğu söylenemeyecektir. Yazar aynı eserinde, MK m. 33 hükmünde belirtilen yetkili mahkemeler dışında başka bir devlet mahkemesinin yetkili mahkeme olarak kararlaştırılmasının mümkün olmadığını da ifade etmektedir. Bkz. **A.g.e.**, s. 106. Bu görüşün eleştirisi için ayrıca bkz. Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 49.

de emredici nitelik taşıdığı için VK m. 28 ve MK m. 33/1 hükümleri uygulama alanı bulacaktır.

Bu durumda bu başlık altında iç hat/yurt içi havayolu yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin talep ve davalarda yetkili mahkemenin tespitinde VK ve MK hükümlerindeki yetkili mahkemelere ilişkin yapılan tüm açıklamalar, dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında söz konusu havayolu yolcu taşıma faaliyetinin muhatabı olan ülkelerden birisinin Türkiye olması halinde, kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara yönelik olarak Türkiye'de açılan davalardaki yetkili mahkemenin tespiti noktasında da aynen geçerlidir.

5.2. Varma Noktasındaki Gecikmelerden Doğan Zararlar Bakımından

Bu başlık altındaki açıklamalara geçmeden önce bir konunun önemle aydınlatılması gerekmektedir. Kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin olarak Türkiye'de açılan davalarda görevli mahkeme her durumda asliye ticaret mahkemesi olmaktadır. Bu tespit, TSHK hükümlerine tabi iç hat/yurt içi havayolu yolcu taşıma sözleşmelerinde ve VK ya da MK hükümlerine tabi dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma sözleşmelerinde varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara yönelik açılan davalarda görevli mahkemenin tespiti noktasında da aynen geçerli olacak ve tüketici yargısının görevine ilişkin açıklamalar ve kabuller de bu noktada uygulanacaktır.

Varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara yönelik açılan davalarda görevli ve yetkili mahkemelerin tespit edilebilmesi için öncelikle havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin iç hat/yurt içi ve dış hat/uluslararası niteliğe sahip olup olmadığının tespitinin yapılması gerekir. TSHK hükümlerine tabi iç hat/yurt içi havayolu yolcu taşıma sözleşmelerinde varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara yönelik açılan davalarda görevli mahkemenin tespiti noktasında TSHK hükümlerinde herhangi açık bir düzenleme olmadığı için TSHK m. 106 hükmündeki atfın dikkate alınması gerekir. TSHK m. 106 hükmündeki atfa göre, ilk olarak Türk hukukundaki yürürlük tarihlerine göre VK veya MK hükümlerine gitmek gerekir. Ancak VK ve MK hükümlerinde de bu konuya ilişkin herhangi bir özel düzenleme

olmadığı için TSHK m. 106 hükmündeki atıf sebebiyle TTK hükümlerine başvurulmalıdır. TTK m. 4/1 ve hükmü gereğince, taşıma hukukuna ilişkin uyuşmazlıklar mutlak ticari iş olarak kabul edildiğinden, TSHK kapsamında bu şekilde açılan davalarda TTK m. 5 hükmü gereğince asliye ticaret mahkemesi görevli olur. Tüketici yargısına ilişkin bu başlığın altındaki ilk açıklamanın ve bir önceki bölümdeki değerlendirmelerin[720] dikkate alınması gerekir.

Dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından ise, söz konusu havayolu yolcu taşıma faaliyetinin muhatabı olan ülkelerden birisinin Türkiye olması halinde VK ya da MK hükümleri uygulama alanı bulur. Uyuşmazlıkların hangi görevli mahkemede görüleceğine ilişkin VK ve MK'da herhangi bir hüküm bulunmadığı için ilgili davanın Türkiye'de açılması halinde, bu başlık altında ve bir önceki başlıkta[721] iç hat/yurt içi havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından görevli mahkemenin tespitine ilişkin yapılan açıklamalar aynen geçerli olacaktır. Buna göre, söz konusu havayolu yolcu taşıma faaliyetinin muhatabı olan ülkelerden birisinin Türkiye olması halinde, dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri kapsamında varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin Türkiye'de açılacak olan davalarda görevli mahkeme asliye ticaret mahkemesi olacaktır.

Varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara yönelik ileri sürülecek talep ve davalarda yetkili mahkemenin tespit edilmesi bakımından da havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin iç hat/yurt içi ve dış hat/uluslararası niteliğe sahip olup olmadığına göre bir ayrıma gidilmesi gerekir. TSHK hükümlerine tabi iç hat/yurt içi havayolu yolcu taşıma sözleşmelerinde varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara yönelik açılan davalarda yetkili mahkemenin tespiti noktasında, iç hat/yurt içi havayolu yolcu taşıma sözleşmelerinde kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara yönelik açılan davalarda yetkili mahkemenin tespit edilmesine ilişkin yapılan tüm açıklamalar ve değerlendirmeler aynen geçerli olacaktır. Bu sebeple burada tekrardan kaçınmak adına bir önceki başlıktaki ilgili açıklamalara ve değerlendirmelere[722] atıf yapmakla yetinilmektedir.

[720] Bkz. III. Bölüm, 5.1. Başlık.
[721] Bkz. III. Bölüm, 5.1. Başlık.
[722] Bkz. III. Bölüm, 5.1. Başlık.

Dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından Türkiye'de açılacak davalarda yetkili mahkemenin tespitine ilişkin de bir değerlendirme yapılmalıdır. Söz konusu havayolu yolcu taşıma faaliyetinin muhatabı olan ülkelerden birisinin Türkiye olması halinde, VK ya da MK hükümleri uygulama alanı bulur. Bu durumda söz konusu uyuşmalığa, uygulanma şartlarına göre VK m. 28 ya da MK m. 33/1 hükmü uygulanır. Bu sebeple bir önceki başlıkta[723] iç hat/yurt içi havayolu yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin talep ve davalarda yetkili mahkemenin tespitinde VK ve MK hükümlerindeki yetkili mahkemelere ilişkin yapılan tüm açıklamalar, dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında söz konusu havayolu yolcu taşıma faaliyetinin muhatabı olan ülkelerden birisinin Türkiye olması halinde, varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara yönelik olarak Türkiye'de açılan davalardaki yetkili mahkemenin tespiti noktasında da aynen geçerlidir.

6. İspat yükü

6.1. Kalkış Noktasındaki Gecikmelerden Doğan Zararlar Bakımından

Daha önce açıklandığı üzere, kalkış noktasındaki gecikme bakımından AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamındaki başta tazminat olmak üzere haklara sahip olabilmek için herhangi bir zararın meydana gelmesi şart değildir. Bu sebeple yolcu bakımından ispat edilmesi gereken hususlar, bu mevzuat hükümlerinin kendisi için uygulanma şartlarının oluşmasından[724] ve yine bu mevzuat hükümlerinde belirlenen zaman ölçütlerinin aşılmasından[725] ibarettir.

Hava taşıyıcısı ise, uçuş iptalindeki tazminat hakkının kalkış noktasındaki gecikme bakımından kabul edilmesi gerektiğinden, bu tazminat ödeme yükümlülüğü özelinde sorumluluktan kurtulabilmek için hem kendisinin hem de adamlarının[726] tüm tedbirleri almış olmasına rağmen olağanüstü bir sebepten dolayı kalkış noktasında bir gecikmenin gerçekleştiğini ispat etmek zorundadır[727]. Kalkış noktasında bir gecikme meydana gelmişse, tazminat hakkı dışındaki tüm yolcu

[723] Bkz. III. Bölüm, 5.1. Başlık.
[724] Bkz. AB Tüzüğü m. 3; Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 2.
[725] Bkz. AB Tüzüğü m. 6; Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 7.
[726] Bkz. II. Bölüm, 4.3.1. Başlık.
[727] Bkz. AB Tüzüğü m. 5/3; Yolcu Hakları Yönetmeliği m. 6/4.

hakları, her halükarda hava taşıyıcısı tarafından tesis edilmek zorunda olduğu için[728] hava taşıyıcısının sorumluluktan kurtulabileceği tek nokta tazminat hakkıdır. Bu sebeple tazminat hakkı dışındaki haklar bakımından hava taşıyıcısının herhangi bir hususu ispat ederek sorumluluktan kurtulabilmesi söz konusu değildir.

6.2. Varma Noktasındaki Gecikmelerden Doğan Zararlar Bakımından

Hem iç hat/yurtiçi hem de dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma faaliyetleri kapsamında varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlar bakımından yolcunun, varma noktasındaki gecikmeyi ve bu gecikme sonucunda tazmin edilebilir bir zararın ortaya çıktığını ispatlaması gereklidir[729]. Ayrıca yolcunun varma noktasındaki gecikme ile ortaya çıkan bu zarar arasında uygun illiyet bağının bulunduğunu da ispatlaması gerekir[730]. Yolcunun, ayrıca hava taşıyıcısının oluşan zarardan sorumlu olduğunu ispat etmesi gerekmez[731]. Çünkü hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğu kusursuz sorumluluk olup, yolcunun kusura veya sorumluluğa ilişkin herhangi bir hususu ispat etmesi zorunlu değildir. Bunların yanında yolcu, somut olayda VK, MK ve TSHK kapsamında kabul edilen sınırlı sorumluluk ilkesinin geçerli olmaması gerektiğini düşünüyorsa, VK ve TSHK özelinde yolcu biletinin hiç veya gereği gibi düzenlenmemiş olduğunu[732], ayrıca bu üç mevzuat kapsamında ise, hava taşıyıcısının veya adamlarının zarar verme kastıyla veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek pervasızca yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucunda zararın doğduğunu ispat etmesi gerekir[733]. Ayrıca hava taşıyıcısının adamları bakımından yolcunun, böyle bir hareketi veya ihmali halinde kendi görevleri çerçevesi içinde hareket ettiklerini de ispat etmesi gerekir[734].

Hava taşıyıcısı ise, kendisinin veya adamlarının oluşan bu zararı önlemek için gerekli olan tüm tedbirleri aldıklarını ya da bu tedbirlerin alınmasının imkânsız

---

[728] Bkz. II. Bölüm, 3.3.2. Başlık.
[729] Bkz. II. Bölüm, 2.3.1. Başlık vd.
[730] Gölcüklü, **Montreal**, s. 237; Akkurt, **Sivil**, s. 339; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 65; Moens/Gillies, **a.g.e.,** s. 311; Goedhuis, **a.g.e.,** s. 207; Kaner, **Hava**, s. 74.
[731] Gölcüklü, **Montreal**, s. 237; Akkurt, **Sivil**, s. 340; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 65. Hava taşıyıcısının sınırsız sorumluluğunun bulunduğunun iddia edilmesi halinde zarar gören yolcunun, sınırsız sorumluluğa ilişkin şartları ispat etmesinin gerektiği kabul edilmelidir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Kaner, **TSHK**, s. 243.
[732] Bkz. II. Bölüm, 5.2. Başlık.
[733] Bkz. II. Bölüm, 5.3. Başlık.
[734] Bkz. II. Bölüm, 6.2. Başlık.

olduğunu ispatlayarak hukuki sorumluluktan tamamen kurtulabilir[735]. Ayrıca hava taşıyıcısı, yolcunun zararın oluşmasında müterafik kusurunun bulunduğunu ispatlayarak hukuki sorumluluktan kısmen veya tamamen kurtulabilir[736]. Ek olarak, hava taşıyıcısının adamlarının hava taşıyıcısının tabi olduğu sınırlı sorumluluk kuralından yararlanabilmeleri için görevleri çerçevesinde hareket ettiklerini de ispatlamaları zorunludur[737].

7. Hakların İleri Sürülebilme Süresi

7.1. Kalkış Noktasındaki Gecikmeden Doğan Zararlar Bakımından

AB Tüzüğü'nde ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde yolcuların haklarını kullanacağı süre bakımından herhangi bir düzenleme bulunmamaktır. AB Tüzüğü bakımından ulusal hukuklardaki süreler uygulanarak sorun çözümlenmektedir. Kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara yönelik ileri sürülecek talep ve davaların tabi olacağı sürelere ilişkin havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin iç hat/yurt içi ve dış hat/uluslararası niteliğe sahip olup olmadığına göre bir ayrıma gidilmesi gerekir. İç hat/yurt içi havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından ise ikili bir ayrıma gidilmesine gerek olmadığı yukarıda[738] açıklanmıştır. Başka bir değişle, yolcunun kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara yönelik açacağı davada görevli mahkeme, TTK m. 4 hükmü gereğince asliye ticaret mahkemesi olacağı için kişinin bu noktada tüketici sıfatına sahip olup olmamasının herhangi bir önemi bulunmamaktadır[739].

---

[735] Bkz. II. Bölüm, 4.2.1. Başlık.
[736] Bkz. II. Bölüm, 4.2.2. Başlık.
[737] Kırman, **a.g.e.,** s. 170-171; Akkurt, **Sivil**, s. 340; Kaner, **Hava**, s. 90.
[738] Bkz. III. Bölüm, 5.1. Başlık.
[739] Aksi görüşün kabul edilmesi halinde ise, şu tespitlerin yapılması gerekir: Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında kalkış noktasındaki gecikme sebebiyle ortaya çıkan zararlara yönelik talep ve dava hakkına sahip olan yolcunun TKHK kapsamında tüketici sıfatına sahip olduğu durumlarda, tazminat talebinin ileri sürüleceği yargı makamı, parasal sınır ölçütüne göre tüketici hakem heyetleri veya tüketici mahkemeleri olacaktır. Bu durumda TKHK kapsamında ileri sürülecek olan kalkış noktasındaki gecikme sebebiyle ortaya çıkan zararlara yönelik tazminat taleplerine de TKHK hükümleri uygulanacağı için TKHK m. 16 hükmündeki iki yıllık zamanaşımı süresi geçerli olacaktır. Başka bir değişle, yönetmelikte kalkış noktasındaki gecikme kapsamında belirtilen haklara sahip olan yolcular, TKHK hükümlerinin uygulama alanına girdikleri tüm hallerde tüketici sıfatına sahip olarak hareket edecek ve bütün yargılama aşamalarında TKHK hükümleri uygulanacaktır. Havayolu yolcu taşıma faaliyeti kapsamında yolcu, tüketici sıfatına sahip olamayacak bir durumda ise, bu durumda Yolcu Hakları Yönetmeliği hükümlerine dayanılarak ileri sürülecek tazminat davalarında görevli mahkeme, TTK m. 4 hükmü gereğince mutlak ticari iş kapsamında asliye ticaret mahkemeleri olacaktır. Tüketici sıfatına sahip olmayan bir yolcunun asliye ticaret mahkemesinde açması gereken davaya uygulanması gereken dava açma süresinin ise şu şekilde tespit edilmesi gerekir: Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında düzenlenmiş olan kalkış noktasındaki gecikme durumu TSHK'da

Asliye ticaret mahkemesinde açılması gereken davaya uygulanması gereken dava açma süresinin ise şu şekilde tespit edilmesi gerekir: Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında düzenlenmiş olan kalkış noktasındaki gecikme durumu TSHK'da düzenlenmemiştir. Bu durumda TSHK m. 106 hükmündeki atıf gereğince VK ve MK hükümlerine gidilmesi gerekir. VK ve MK'da da kalkış noktasındaki gecikme düzenlenmediğinden yine TSHK m. 106 hükmündeki atıf gereği TTK'nın taşıma hukuku bölümündeki hükümlere başvurmak gerekir. TTK m. 855/1 hükmünde yolcunun bir kaza sonucu ölmesi veya bedensel bütünlüğü zedeleyen bir zarara uğraması hâlinde on yıllık, diğer zararlar bakımından bir yıllık zamanaşımı süresi belirlenmiştir. Madde hükmünde "diğer zararlar" olarak belirtilen ifadenin kapsamına kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararların da girdiğini kabul etmek gerekir[740]. Zira TTK m. 908 hükmünde[741] de açıkça kalkış noktasındaki gecikme durumu ele alınmıştır. TTK m. 855/2 hükmünde ise, bu sürenin yolcunun varma noktasına ulaşması gereken tarihten itibaren başlayacağı düzenlenmiştir. Buna göre sürenin, yolcunun varma noktasına ulaşması gereken tarihinden itibaren hesaplanması gerekir.

Ancak bu açıklamaların aksine, SHGM tarafından hazırlanmış olan Yolcu Hakları Yönetmelik Taslağı m. 20/1 hükmünde, bu taslak yönetmelik kapsamında haklara sahip olan yolcuların kanun yollarına başvuru süresini 6 ay olarak belirlenmiştir. Belirlenen bu sürenin, madde hükmünün lafzından doğrudan hak düşürücü süre olduğuna ilişkin herhangi bir açıklama yer almasa da ilk bakışta bu kadar kısa olarak belirlenmesi ve hakların tesis edilmesi noktasında daha hızlı bir mekanizma geliştirme mantığı taşıdığı izlenimi verdiğinden hak düşürücü süre

---

düzenlenmemiştir. Bu durumda TSHK m. 106 hükmündeki atıf gereğince VK ve MK hükümlerine gidilmesi gerekir. VK ve MK'da da kalkış noktasındaki gecikme düzenlenmediğinden yine TSHK m. 106 hükmündeki atıf gereği TTK'nın taşıma hukuku bölümündeki madde hükümlerine başvurmak gerekir. TTK'nın taşıma hukuku bölümünde de kalkış noktasındaki gecikmeye ilişkin herhangi bir düzenleme bulunmadığı için bu şekilde açılan davalara TBK madde hükümlerinin uygulanması gerekir. Bu sebeple Yolcu Hakları Yönetmeliği'ne tabi yurt içi/iç hat havayolu yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında tüketici sıfatına sahip olmayan bir yolcunun kalkış noktasındaki gecikmeye ilişkin açacağı davaya TBK m. 146 hükmündeki 10 yıllık genel zamanaşımı süresi uygulanmalıdır. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Durgut, **a.g.e.,** s. 212-213.

[740] Aynı yönde bkz. Etirli/Gedikli, **a.g.e.,** s. 270-271. Bu durumda TBK m. 146 hükmünde düzenlenen 10 yıllık genel zamanaşımı süresinin uygulanması gerektiği yönünde bkz. Durgut, **a.g.e.,** s. 213; Kaya, **a.g.e.,** s. 144.

[741] Madde hükmü şu şekildedir: "*Hareket, duruma ve şartlara göre yolcudan katlanması istenemeyecek bir süre gecikirse, yolcu sözleşmeden cayıp ödediği ücreti ve varsa zararını isteyebilir. Yolcu, gecikmeye rağmen yolculuğu yapmışsa, sadece gecikmeden doğan zararının tazminini dava edebilir. Cayma şekle bağlı değildir; hareket yerinden ayrılma, cayma kabul edilir. Sözleşmeden cayılsın veya cayılmasın, gecikme nedeniyle doğmuş herhangi bir zarar ispat edilemese bile mahkemece bilet parasının üç misli tazminata karar verilir.*"

niteliğine sahip olduğu görülmektedir. Yönetmelik taslağında belirlenen bu süre havayolu yolcu taşıma sözleşmesine uygulanacak temel mevzuat hükümlerinde belirlenen hiçbir süreyle uyuşmamaktadır.

Kanaatimizce, eğer bu şekilde bir süre belirlenecekse, havayolu yolcu taşımasına ilişkin özellikle de uygulamadaki problemleri çözücü bir kanunun yapılması ve bu kanun kapsamında bu sürenin aşağıda açıklanacağı üzere[742], VK, MK ve TSHK hükümlerine uyumlu olacak şekilde 2 yıllık süreyle ve hak düşürücü süre niteliğinde belirlenmesi gerekir[743].

AB Tüzüğü ve/veya Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamındaki dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından açılacak olan davaların tabi olduğu sürelere ilişkin de bir değerlendirme yapılmalıdır. AB Tüzüğü ve/veya Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamındaki dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında ilgili yolcu, kalkış noktasındaki gecikme sebebiyle ortaya çıkan zararlara yönelik olarak Yolcu Hakları Yönetmeliği hükümlerine dayanarak dava açabilir. Yolcu eğer bu davayı Türkiye'de açarsa, bu başlık altında iç hat/yurt içi havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri kapsamında dava açma süresine ilişkin yapılan değerlendirmeler bu noktada da aynen geçerli olur. İlgili yolcu AB Tüzüğü hükümlerine dayanarak da dava açabilir. Yolcu eğer bu davayı Türkiye'de açarsa, doğal olarak taraflar arasındaki sözleşmeye MK hükümleri uygulanacaktır. Bu durumda görevli asliye ticaret mahkemesi, bir sonraki başlıkta açıklanacağı üzere[744], her ne kadar MK'da kalkış noktasındaki gecikme düzenlenmemiş olsa da MK m. 35/1 ve MK m. 49 hükümleri gereğince, iki yıllık hak düşürücü süreyi ölçüt olarak dikkate almak zorundadır.

Son olarak belirtmek gerekir ki, AB Tüzüğü ve/veya Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamına girmeyen dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından söz konusu havayolu yolcu taşıma faaliyetinin muhatabı olan ülkelerden birisinin Türkiye olması halinde, ilgili havayolu yolcu taşıma sözleşmesi, çalışma özeli kapsamında doğal olarak VK ya da MK hükümlerine de

[742] Bkz. III. Bölüm, 7.2. Başlık.
[743] Aynı yönde ve fakat sürenin niteliğinin zamanaşımı olması gerektiği yönünde bkz. Durgut, **a.g.e.,** s. 214.
[744] Bkz. III. Bölüm, 7.2. Başlık.

tabi olacaktır. Bu durumda davanın Türkiye'de açılması halinde, görevli asliye ticaret mahkemesi, yine bir sonraki başlıkta açıklanacağı üzere[745], VK m. 29/1 ve VK m. 32 ile MK m. 35/1 ve MK m. 49 hükümleri gereğince, iki yıllık hak düşürücü süreyi ölçüt olarak dikkate almak zorundadır.

7.2. Varma Noktasındaki Gecikmeden Doğan Zararlar Bakımından

VK m. 29/1 ve MK m. 35/1 hükümleri gereğince, havayolu yolcu taşıma faaliyeti kapsamında varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin açılacak olan sorumluluk davalarının, hava aracının varma noktasının bulunduğu yere ulaşmasından veya ulaşması gereken tarihten ya da havayolu taşımasının durdurulduğu tarihten itibaren iki yıl içerisinde açılması gerektiği, aksi takdirde tazminat talep hakkının düşeceği belirtilmiştir. TSHK m. 131 hükmü bakımından da dava açma süresine ilişkin bu durum iç hat/yurt içi havayolu yolcu taşımaları bakımından da geçerlidir. Tarafların bu sürenin uzatılmasına ilişkin anlaştıkları sözleşme hükümleri geçerli iken, VK m. 32, MK m. 49 ve TSHK m. 125 hükümleri gereğince, bu sürenin kısaltılmasına ilişkin sözleşme hükümleri ise geçersizdir[746].

Doktrinde, ilgili madde hükümlerinde belirtilen dava açma süresinin hukuki niteliği hakkında fikir birliği bulunmamakla birlikte, bazı yazarlara göre[747] bu sürenin zamanaşımı süresi olarak nitelendirilmesi gerektiği kabul edilmektedir. Doktrindeki ağırlıklı görüş[748] ise, bu iki yıllık dava açma süresinin hukuki niteliğinin hak düşürücü süre olduğu yönündedir.

---

[745] Bkz. III. Bölüm, 7.2. Başlık.

[746] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 161; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 271; Akkurt, **Sivil**, s. 340; Özdemir, **Bagaj**, s. 141.

[747] Tarman, **a.g.e.**, s. 112-113; Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.,** s. 203; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 263; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 67; Mankiewicz, **Judicial**, s. 738; Ece, **a.g.e.,** s. 272; Zeyneloğlu, **a.g.e.,** s. 171; Sözer, **Yük Taşıma**, s. 263. Türk hukukunda bu süreyi zamanaşımı süresi olarak kabul eden görüşe göre, VK ve MK hükümlerinde açık bir ifade olmadığından bu konuda tereddüde düşüleceği için bu sürenin zamanaşımı süresi olarak kabul edilmesi gerekir. Bu görüşe göre, VK m. 29/2 ve MK m. 35/2 hükümlerince bu sürenin hesaplanmasını davaya bakan mahkemenin ulusal hukukuna yani *lex fori*'ye atıf yapılmasının da bu sürenin Türk hukukuna göre zamanaşımı süresi olduğu fikrini güçlendirdiği ileri sürülmektedir. Ayrıca ortada taraflar arasında bir sözleşme bulunduğu için zamanaşımı süresinin sözleşmeye aykırılığın bünyesine daha uygun olduğu kabul edilmelidir. Daha ayrıntılı bilgi için bkz. Bozkurt Bozabalı, **a.g.e.**, s. 203-204; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 68. Zamanaşımı ve hak düşürücü sürelere ilişkin daha ayrıntılı bilgi için bkz. Oğuzman/Öz, **Cilt 1**, s. 586-587; Mehmet Erdem, **Özel Hukukta Zamanaşımı**, İstanbul, On İki Levha, 2010, s. 5-13, 25-32.

[748] Ülgen, **Sözleşme**, s. 228; Kaner, **Hava**, s. 89; Akkurt, **Sivil**, s. 340; Gümüşlü Tunçağıl, **Özel**, s. 94; Gölcüklü, **Montreal**, s. 223; Canbolat, **a.g.e.,** s. 111; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 162; Sözer, **Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu**, s. 67; Mankiewicz, **Judicial**, s. 738; Yetiş Şamlı, **a.g.e.,** s. 67; Kırman, **a.g.e.,**

Doktrinde görüş ayrılığının sebebi mevzuat hükümlerinde kullanılan ifadelerden kaynaklanmaktadır. Varşova Konvansiyonu'nun orijinal Fransızca metninin VK m. 29/1 hükmünde "hak düşürücü süre" ifadesi kullanılmasına rağmen, konvansiyonun resmi Türkçe çevirisinde hatalı olarak "zamanaşımı" ifadesi kullanılmıştır[749]. Ayrıca MK'nın resmi İngilizce metninde m. 35 hükmünün başlığı, dava zamanaşımı anlamına gelen "*Limitation of Actions*" şeklindedir. VK'nın resmi İngilizce metninin m. 29/2 hükmünde ise, zamanaşımı anlamına gelen "*period of limitation*" ifadesi kullanılmış ve bu sürenin hesabı, davaya bakan mahkemenin hukukuna bırakılmıştır. MK m. 35/2 hükmünde bu ifade yerine süre anlamına gelen "*that period*" ifadesi kullanılmıştır. TSHK m. 131 hükmünün başlığı ise "*Dava Açma Süresi*" şeklindedir. Görüldüğü üzere, her üç mevzuat hükümlerinde karışıklığa yol açacak şekilde farklı kullanımlar mevcuttur.

Ancak belirtmek gerekir ki, Varşova Konvansiyonu'na ilişkin hazırlanan tasarıda zamanaşımı ifadesi yer almışken, konvansiyon metninin son halinde bu ifadeye yer verilmemiştir[750]. Ayrıca konvansiyonun hazırlık çalışmaları esnasında m. 29/2 hükmündeki atfın amacının öngörülen sürenin hesaplanması olduğu belirtilmiştir[751]. Ek olarak MK m. 35/2 hükmünde, VK m. 29/2 hükmünde kullanılan ve zamanaşımı anlamına gelen ifadeden vazgeçilmiştir. TSHK m. 131 hükmünün madde başlığı da dikkate alındığında kanun koyucunun VK'nın resmi Türkçe metninde yer halan hatalı çeviride yer alan zamanaşımı ifadesini terk ettiğini söylemek gerekir[752].

Ayrıca VK m. 29/1 ve MK m. 35/1 hükümlerinde "*The right to damages shall be extinguished*" ifadesi kullanılarak, yolcunun bu süre içerisinde talepte bulunmaması halinde zarara ilişkin hakların ortadan kalkacağı açıkça düzenlenmiştir. Aynı doğrultuda, TSHK m. 131 hükmünde de "*tazminat hakkı düşer*" ifadesi

---

s. 174; Kaya, **a.g.e.,** s. 144; Etirli/Gedikli, **a.g.e.,** s. 269; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 132. Bu yönde verilmiş yabancı mahkeme kararları için ayrıca bkz. **A.g.e.,** s. 739; Kırman, **a.g.e.,** s. 174, dn. 34; Özdemir, **Bagaj**, s. 139, dn. 8-13; Gümüşlü Tunçağıl, **Özel**, s. 92, dn. 226; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 272. Bu yönde Yargıtay'ın vermiş olduğu kararlar için bkz. Etirli/Gedikli, **a.g.e.,** s. 269, dn. 82; Eriş, **a.g.e,** s. 190-191.

[749] Ülgen, **Sözleşme**, s. 229; Kırman, **a.g.e.,** s. 172; Özdemir, **Bagaj**, s. 140; Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 162; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 272.

[750] Kırman, **a.g.e.,** s. 174.

[751] Özdemir, **Bagaj**, s. 139; Kırman, **a.g.e.,** s. 174; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 277.

[752] Özdemir, **Bagaj**, s. 140

kullanılmıştır. Bu durumda tazminat hakkı da dâhil olmak üzere, tüm hakların ortadan kalktığını söylemek gerekir[753].

Bu açıklamalar doğrultusunda kanaatimizce, belirtilen bu sürenin hukuki niteliğinin hak düşürücü süre olarak nitelendirilmesi gerekir. Bu sebeple VK, MK ve TSHK kapsamında açılacak olan sorumluluk davalarının iki yıllık süre içerisinde ileri sürülmesi gerekir. Bu sürenin bir hak düşürücü süre olarak kabul edilmesi gerektiğinden kesilmesi ve durması kural olarak mümkün olmayan mutlak bir süre olarak kabul edilmelidir[754]. Ayrıca doktrin ve uygulamadaki ağırlık görüş de dikkate alındığında, her ne kadar VK m. 29/2 hükmünde ilk bakışta, zamanaşımı süresinin hesabına ilişkin atıf bulunsa da VK m. 29/2 ve MK m. 35/2 hükümleri birlikte değerlendirildiğinde, madde hükümlerindeki atfın sadece sürelerin hesabına ilişkin yapıldığını söylemek gerekir.

Öngörülen bu sürenin varma noktasındaki gecikme özelinde, VK m. 29/1, MK m. 35/1 ve TSHK m. 131 hükümleri gereğince hava aracının varma noktasına ulaştığı tarihten itibaren başladığını kabul etmek gerekir[755]. Varma noktasındaki gecikme bakımından doğal olarak hava aracının varma noktasına iniş yapması gerektiği için madde hükümlerindeki diğer iki seçenek olan ulaşılması gereken tarihin ve taşımanın durduğu tarihin dikkate alınması gerekmez ve varma noktasına ulaşma tarihinden itibaren bu sürenin hesaplanması gerekir. Anılan bu süre, VK, MK ve TSHK kapsamında açılacak olan sorumluluk davaları bakımından geçerlidir. Bu mevzuatların uygulama alanı dışında kalan tazminat talepleri bakımından bu sürenin geçerliliği yoktur[756].

Yine VK m. 29/2 ve MK m. 35/2 hükümleri gereğince, bu sürenin hesaplanması ise davaya bakan mahkemenin ulusal hukukuna yani *lex fori*'ye göre belirlenir. Bu durumda, Türk hukukunun uygulanacağı sorumluluk davalarında

---

[753] Etirli/Gedikli, **a.g.e.,** s. 269; Kaner, **Hava**, s. 85; Gölcüklü, **Montreal**, s. 225; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 272.
[754] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 132; Gölcüklü, **Montreal**, s. 223; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 272.
[755] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 162; Gölcüklü, **Montreal**, s. 228; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 277.
[756] Sözer, **Yük Taşıma**, s. 262; Akkurt, **Sivil**, s. 340; Kırman, **a.g.e.,** s. 176; Gençtürk, **Gecikme Sorumluluğu**, s. 273.

sürelerin hesabı, TBK m. 92 ve m. 93 başta olmak üzere Türk hukukuna göre yapılmalıdır.[757].

[757] Birinci Uzun, **a.g.e.,** s. 163; Akkurt, **Sivil**, s. 340-341; Gölcüklü, **Montreal**, s. 227-228; Kırman, **a.g.e.,** s. 176-177; Özdemir, **Bagaj**, s. 142.

SONUÇ

Havayolu yolcu taşıma sözleşmesi bakımından iki ayrımın yapılması gerekir. Birinci ayrım, bu sözleşmenin iç hat/yurt içi ya da dış hat/uluslararası niteliğe haiz olup olmadığıdır. Bu ayrımın yapılmasının sebebi, sözleşmenin sahip olduğu bu niteliğe göre farklı mevzuat hükümlerinin uygulanacak olmasıdır. Diğer ayrım ise, çalışma özelinde söz konusu gecikmenin kalkış ya da varma noktasında gerçekleştiğine ilişkindir. Aynı şekilde gecikmenin gerçekleştiği noktaların farklı olması, farklı mevzuat hükümlerinin uygulanmasını zorunlu kılmaktadır.

İlk ayrım kapsamında, sözleşme iç hat/yurt içi havayolu yolcu taşımacılığına ilişkinse, öncelikli olarak TSHK hükümlerinin uygulanması gerekir. Eğer TSHK'da söz konusu olaya uygulanabilecek herhangi bir hüküm bulunmuyorsa, TSHK m. 106 hükmündeki atıf sebebiyle ilk olarak Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası konvansiyonlar, bu konvansiyonlarda uygulanabilecek bir hükmün bulunmaması halinde, TTK hükümleri, TTK'da da bulunmaması durumunda, her ne kadar TSHK m. 106 hükmünde herhangi bir açıklama yer almasa da TTK m. 1/2 hükmü gereğince, TBK hükümleri uygulanmalıdır. TSHK m. 106 hükmünde TTK'nın hangi hükümlerinin uygulanması gerektiğine ilişkin bir açıklama yer almamaktadır. Bu noktada TTK'da düzenlenen taşıma hukukuna ilişkin hükümlerin genel hüküm olarak kabul edilmesi ve uygulanması gerekir. Ayrıca önemle belirtilmelidir ki, taraflar arasında kurulan sözleşmenin özel hükümleri, bahsedilen bu mevzuat hükümlerine ve doğal olarak emredici hukuk kurallarına aykırı olmadığı sürece öncelikli olarak uygulama alanı bulur.

Eğer sözleşme dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşımacılığına ilişkinse, ilgili ülkelerin taraf oldukları konvansiyona göre değişkenlik göstermek üzere, Varşova/La Haye Sistemi'ndeki herhangi bir konvansiyon ya da MK hükümleri uygulama alanı bulur. MK'ya taraf olunması, Varşova/La Haye Sistemi'nde taraf olunan ilgili konvansiyonu geçersiz kılmaz. Ancak bu iki konvansiyona taraf olan ülkeler arasında MK hükümleri uygulanır. Bahsedilen konvansiyonlar havayolu taşımacılığına ilişkin genel esasları yeknesak bir şekilde belirleme amacı taşıdığı için her konuyu düzenlememiş ve bazı konularda doğrudan ulusal hukuka atıf yapmıştır. Atıf yapılmayan konular bakımından ise taraflar arasındaki sözleşmede uygulanacak

hukuka ilişkin herhangi bir hükmün olup olmadığına bakılmalıdır. Eğer böyle bir hüküm varsa, emredici hukuk kurallarına aykırılık olmadığı sürece ilgili hukuk uygulanmalıdır. Taraflar arasında tayin edilen bir hukuk bulunmuyorsa, milletlerarası özel hukuka ilişkin bağlama kuralları çerçevesinde MÖHUK m. 24 hükmü kapsamında tespit edilen hukukun uygulanması gerekir. Yine bu noktada belirtilmelidir ki, taraflar arasında kurulan sözleşmenin özel hükümleri, bahsedilen bu mevzuat hükümlerine ve emredici hukuk kurallarına aykırı olmadığı sürece öncelikli olarak uygulama alanı bulur.

İkinci ayrım kapsamında, gecikme kalkış noktasında gerçekleşmişse, VK, MK ve TSHK hükümlerinde sadece varma noktasındaki gecikme durumu ele alındığı için bu mevzuat hükümlerinin uygulanması söz konusu olmaz. Bu durumda kalkış noktasındaki gecikmeyi düzenledikleri için uygulanma şartlarına göre, AB Tüzüğü ve/veya Yolcu Hakları Yönetmeliği uygulanmalıdır. Her iki mevzuat da TSHK m. 106 hükmündeki atfın uygulanmasına zarar veriyor olsa da mevcut durumda bu mevzuat hükümlerinin uygulanmasının gerektiği belirtilmelidir. Eğer gecikme varma noktasında gerçekleşmişse, varma noktasındaki gecikme durumunu ele alan VK, MK ve TSHK hükümleri uygulanmalıdır.

Özellikle ikinci ayrım kapsamında yapılan değerlendirmeler sonucunda gecikmenin tanımı ve kapsamı belirlenmelidir. Buna göre gecikme, iki şekilde ortaya çıkar. İlk olarak hava taşıyıcısının taraflarca belirlenmiş ya da makul olan zamanda hava taşımasına başlamaması, yani kalkış noktasındaki uçuşun gecikmesi nedeniyle varma yerine de geç ulaşılmasıdır. İkinci olarak ise gecikme, uçuşun başlamasından sonra, sefer esnasında da ortaya çıkabilir. Uçuş, kalkış noktasından zamanında gerçekleşmekle birlikte hava aracının havada seyir halinde olduğu bir esnasında oluşabilecek bazı olaylar sebebiyle varma yerine belirlenen ya da makul olan zamanda ulaşamaz ve gecikme söz konusu olur. Önemle belirtmek gerekir ki, varma noktasındaki gecikme, hava taşıyıcısının hava taşıma edimini zamanında ve gerektiği gibi ifa etmesi borcuna aykırı hareket etmesidir. Varma noktasındaki gecikme bakımından borcun ifası gerçekleşir ve fakat bu borç gereği gibi ifa edilmez. Başka bir değişle, burada sadece borcun gereği gibi ifa edilmemesi yani kötü ifa söz konusudur.

Gecikmenin kalkış ve varma noktasında gerçekleşmesine göre yapılan ayrım kapsamında VK, MK ve TSHK hükümlerinin söz konusu olaya uygulanabilmesi için öncelikle hava taşıyıcısı ve yolcu arasında havayolu yolcu taşımasına ilişkin bir sözleşme bulunmalıdır. Bu sözleşmenin hukuki niteliğinin ise bağımsız bir sözleşme olduğunun ve TBK'nın vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümlerinin uygun olduğu ölçüde, kıyasen uygulanması gerektiği kabul edilmelidir. Sözleşme taraflarını akdi hava taşıyıcısı ve yolcu oluşturmakla birlikte, VK ve MK hükümlerinde ele alınan fiili ve müteakip hava taşıyıcılarının da gerekli şartların oluşması halinde akdi hava taşıyıcısı sıfatına sahip oldukları belirtilmelidir. Akdi hava taşıyıcısı dışındaki diğer hava taşıyıcıları, hava taşıyıcısının adamı sıfatına değil, bilakis gerekli şartların oluşması halinde akdi hava taşıyıcısı sıfatına sahip olurlar. Hava taşıyıcısının adamlarının kapsamı bakımından hava taşıyıcısına bağımlı olup olmadığına bakılmaksızın, hava taşıyıcısının hava taşıma sözleşmesinden doğan borçlarının ifasında görevlendirdiği ve hava taşıyıcısı tarafından kendilerine verilen hava taşıma faaliyetinin yerine getirilmesi noktasında faaliyette bulunan tüm kişiler, hava taşıyıcısının adamı kavramına dâhil olduğu kabul edilmelidir.

VK, MK ve TSHK hükümlerinin söz konusu olaya uygulanabilmesi için sözleşme kapsamında hava taşıyıcısı tarafından havayolu taşıma taahhüdünün bulunması gerekir. Bu taahhüdün bulunmadığı durumlarda, sözleşmenin yok sayılması yerine taraf iradelerinin dikkate alınması ve gerekli şartların oluşması halinde başka bir özel sözleşmeye dönüşebileceği kabul edilmelidir.

Diğer bir şart, sadece VK ve MK bakımından gerekli olan, ilgili sözleşmenin uluslararası bir niteliğe sahip olmasıdır. Sözleşmenin bu niteliğe nasıl sahip olacağı ise, VK m.1 ve MK m. 1 hükümlerinde düzenlenmiş olup, iki durumda bu nitelik ortaya çıkar. Birinci durumda hareket noktası ve varma noktası bu konvansiyonlardan birine veya ikisine taraf olan iki farklı devletin ülke sınırları içerisinde gerçekleşen bir hava taşıması söz konusudur. İkinci durumda ise, hareket noktası ve varma noktası bu konvansiyonlardan birine veya ikisine taraf olan tek bir devletin ülke sınırları içerisindedir ve fakat bu konvansiyonlardan birine veya ikisine taraf olan ya da iki konvansiyondan hiçbirisine taraf olmayan bir devletin ülke sınırları içerisinde kararlaştırılmış bir duraklama yeri söz konusudur. İkinci durumla ilgili olarak belirtilmesi gereken önemli nokta, kararlaştırılmış olan ilgili duraklama

yerinin bulunduğu devlet mutlaka bu konvansiyonlardan birine taraf olması gerekmemekte ve bu şekilde taraf olmayan bir devletin ülke sınırlarında bir duraklama yeri kararlaştırılmış olsa dahi hava taşımasının uluslararası niteliği devam etmektedir.

Bir diğer şart, hava taşıma faaliyetinin bir ücret karşılığında yapılması olup, sadece bir miktar para değil ve fakat malvarlığı bakımından hava taşıyıcısı için değer ifade eden her türlü edim ücret olarak kabul edilmelidir. Taraflar arasında ücretin sonradan ve hatta örtülü olarak belirlenmesi de söz konusu olabilir. Bu kapsamdaki diğer bir şart ise, hava taşıma faaliyetinin hava aracı ile yapılmasıdır. Hava aracı bakımından dikkate alınması gereken ölçüt, havalanabilme ve havada hareket edebilme yeteneğidir. Son şart ise, ilgili sözleşmenin konusunu canlı bir insanın yani yolcunun oluşturmasıdır. Yolcu, hava taşıyıcısı ile yapmış olduğu hava taşıma sözleşmesi kapsamında hava aracında bulunan ve hava aracı mürettebatının dışında kalan kişidir.

Kalkış noktasındaki gecikmeler bakımından ise, uygulanma şartlarının oluşmasına göre, AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği hükümleri uygulama alanı bulur ve fakat bu iki mevzuat kalkış noktasındaki her gecikmeyi kapsamaz. Yalnızca belirlenen mesafe ve süre ölçütlerinin aşılması halinde uygulanmaları söz konusu olur. Kalkış noktasındaki gecikmeler bakımından tartışmalı olan husus gidiş-dönüş şeklinde alınan uçuşlardır. Bu noktada Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın AB Tüzüğü'nün uygulama alanı bakımından gidiş-dönüş uçak biletleri için vermiş olduğu karar, Yolcu Hakları Yönetmeliği'nin gidiş-dönüş uçak biletlerine uygulanması bakımından ölçüt olarak alınmalıdır. Buna göre, merkezi Türkiye dışında kalan yabancı bir hava taşıma işletmesinden gidiş-dönüş uçak bileti alınması durumunda, Türkiye'den kalkan gidiş seferi için Yolcu Hakları Yönetmeliği uygulama alanı bulurken, yabancı ülkeden gerçekleştirilen dönüş seferi için uygulama alanı bulamaz.

Tespit edilen uygulanma şartlarına göre, hava taşıyıcısının VK, MK ve TSHK hükümleri kapsamında varma noktasındaki gecikme bakımından sorumlu olabilmesi için varma noktasında bir gecikmenin gerçekleşmesi, bu gecikme sebebiyle bir

zararın meydana gelmesi ve bu gecikme ve zarar arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekir.

Varma noktasında gerçekleşen her gecikme hava taşıyıcısının sorumluluğunu doğurmamalıdır. Bu sebeple varma noktasındaki gecikmenin tespiti bakımından yolcu taşımalarında VK m. 17, MK m. 17 ve TSHK m. 120 hükümlerinde düzenlenen yolcunun ölümü, yaralanması veya vücut bütünlüğünün ihlali halinde ve VK m. 18, MK m. 18 ve TSHK m. 121 hükümlerinde düzenlenen hava taşıyıcısının yükün ziya ve hasarı halinde hava taşıyıcısının sorumluluğunda ölçüt olarak kullanılan "hava taşıyıcısının egemenlik alanına girme" anının ölçüt olarak kabul edilmesi gerekir.

Bu noktada kalkış noktasındaki gecikmenin de ne zaman gerçekleştiğinin tespit edilmesi gerekir. Kalkış noktasındaki gecikme süresi, planlanan kalkış zamanı ile uçağın kalktığı an arasında geçen süre dikkate alınarak hesaplanmalıdır. Uçağın kalkış anı olarak ise, aprondan ayrılması ve tekerleklerinin yer ile irtibatının kesilmesi ölçütü dikkate alınmalıdır. Bir başka değişle kalkış noktasındaki gecikme için süre hesaplanırken yolcuların uçağa biniş işlemlerini yaptığı süreler de dâhil olmak üzere, uçağın içinde ve apronda geçirilen süre de dikkate alınmalıdır. Ayrıca yolcuların uçuş öncesi kontrol yani check-in işlemlerini yaptıktan sonra uçağa alınmayı beklerken veya aynı şekilde kalkış öncesi uçakta beklerken geçen süreler de kalkış noktasındaki gecikme süresine dâhil edilmelidir. Ayrıca uçuğa kabul edilmeme ve uçuşun iptali halleri ile kalkış ve varma noktasındaki gecikmeyi birbirinden ayırmak gerekir. Zira bu noktada dikkat edilmesi gereken belki de tek ölçüt, taşıma borcunun geç de olsa ifa edilip edilmediği hususudur. Uçağa kabul edilmeme ve uçuşun iptali hallerinde taşıma borcunun hiç ifa edilmediği ortadadır. Kalkış veya varma noktasındaki gecikmeler bakımından ise hava taşıyıcısı, taşıma borcunu geç de olsa bir şekilde ifa etmektedir.

VK, MK ve TSHK kapsamındaki sorumluluk kapsamında yolcu, hava taşıyıcısından öncelikle maddi zararını tazmin edebilir. Tazmin edilebilecek zararın türü olumlu yani müspet zarardır. Zira ilgili yolcu geçerli bir sözleşme bulunmasına rağmen, bu sözleşmeden beklediği menfaat ve yarardan, sözleşmeden doğan borcun gereği gibi ifa edilmemesi sebebiyle mahrum kalmaktadır. Yolcunun maddi zarar

kapsamında tazmin edebileceği zararlar fiili zarar ve yoksun kalınan kardır. Normatif zarar kapsamında değerlendirilebilecek zararlar ise, şartlarının bulunması halinde manevi tazminat olarak talep edilebilir.

Varma noktasındaki gecikme sebebiyle yolcunun sadece maddi zarardan bağımsız bir şekilde ortaya çıkan manevi zararı söz konusu olabilir. Bu tarz zararların da tazmin edilebilmesi mümkün olmalıdır. Bu tarz manevi zararların tazmin edilebilirliği hususu VK ve MK'da düzenlenmemiş olsa dahi bu konvansiyonlarda belirtilen sorumluluk şartları ve sınırları çerçevesinde iç hukuk yoluna başvurmak suretiyle tazmin edilebilmesi mümkündür. Bu aşamada belirtmelidir ki, VK ve MK bağımsız bir dava sebebi oluşturmamaktadır. Çünkü VK ve MK hükümlerinde hava taşıyıcısının sorumluluğunun oluştuğu hükümlere atıf yapılmasının amacı, hava taşıyıcısının hangi hallerde sorumlu olacağını tespit etmek ve bu sorumluluk sebeplerine dayanarak açılacak olan davaların, VK ve MK'nın içerdiği şartlara ve sorumluluk sınırlarına bağlı olarak açılmasının ve davaya bakacak olan mahkemenin de yine bu şartlara ve sorumluluk sınırlarına bağlı olacak şekilde karar vermesinin sağlanmasıdır. Sorumluluğa ilişkin hükümler, yalnızca açılacak olan davaların hangi şartlara tabi olarak açılması ve karara bağlanması gerektiğini tespit etmektedir. Bu hükümlerin bağımsız bir şekilde dava sebebi oluşturduğunu söylemek mümkün değildir. Sonuç olarak VK ve MK, bu açıdan münhasırlık özelliğine sahip değildir.

Bu noktada ilgili yolcu tarafından başvurulan iç hukukun Türk hukuku olduğu durumlarda, TBK m. 114/2 hükmü devreye girer ve kıyasen haksız fiil sorumluluğuna ilişkin hükümler, sözleşmeye aykırılık hallerine de uygulanır. Bu durumda TBK m. 58 hükmü, bedensel yaralanma ve ölüm dışında meydana gelen kişilik haklarının ihlali sonucu ortaya çıkan manevi zararları düzenlediği için varma noktasındaki gecikme bakımından manevi zararların tazmin edilebilmesi noktasında kıyasen uygulama alanı bulur. Bu noktada dikkat edilmesi gereken husus, varma noktasındaki gecikme sebebiyle ortaya çıktığı iddia edilen her manevi zararın değil, ancak ve ancak varma noktasında meydana gelen gecikmenin, hava taşıyıcısının havayolu yolcu taşıma sözleşmesinden doğan borcunu gereği gibi ifa etmemesi sebebiyle ortaya çıkması, bu sözleşmeye aykırılık halinin yolcunun kişilik hakkını ihlal etmesi, bu ihlal sonucu yolcunun bir manevi zarara uğraması ve bu sözleşmeye

aykırılıkla manevi zarar arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekir. Son olarak ilgili sözleşmeye aykırılık halinin manevi tazminatı gerektirmesi şarttır.

AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği bakımında ise, belirlenen mesafe ve süre ölçütlerinin aşılması hava taşıyıcısının sorumluluğu için yeterlidir. Buna göre, madde hükümlerinde herhangi bir zararın meydana gelmiş olmasına bakılmaz. VK, MK ve TSHK kapsamındaki sorumluluk şartlarından biri olan zarar şartı, AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında aranmamaktadır. Zarar şartı aranmadığı için varma noktasındaki sorumluluk için aranan bir diğer şart olan gecikme ile zarar arasındaki uygun illiyet bağı da kalkış noktasındaki sorumluluk bakımından aranmaz. Bu iki mevzuatın sorumluluk şartlarında her ne kadar zarar şartı aranmasa da fazladan ortaya çıkan zararların tazmin edilmesi noktasında burada yapılan değerlendirmelerin geçerli olacağını söylemek gerekir.

Havayolu yolcu taşıma sözleşmesinin gereği gibi ifa edilmemesi durumu VK, MK ve TSHK hükümlerinde düzenlenmemiş olsa da VK ya da MK hükümlerinin uygulanma şartlarının oluştuğu bir havayolu yolcu taşıma faaliyetinde kalkış noktasında gerçekleşen gecikme sebebiyle ortaya bir zarar çıkmış ve bu zarar AB Tüzüğü veya Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında tazmin edilememişse ya da oluşan zarar AB Tüzüğü veya Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında belirtilen tazminat miktarından fazla ise, bu durumda davanın açıldığı mahkeme tazminat davasında, VK ya da MK hükümlerince öngörülmüş olan ölçütler ve sınırlar çerçevesinde karar vermelidir. Yolcunun kalkış noktasındaki gecikme sebebiyle uğradığı zararların tazmini noktasında AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde belirlenen miktarların bir üst limit olmadığı açıksa da, VK ve MK hükümlerinde belirtildiği üzere, havayolu yolcu taşıma sözleşmesi bakımından somut olay özelinde VK ya da MK hükümlerine tabi havayolu yolcu taşımalarına ilişkin VK gereğince, gecikmeye ilişkin üst limit olarak 250.000 Frank; MK gereğince ise, gecikmeye ilişkin üst limit olarak 4694 ÖÇH belirlenmiş olup, hükmedilecek tazminat miktarının üst sınırı bu limitleri aşamaz.

VK, MK ve TSHK'nın varma noktasındaki gecikme bakımından hava taşıyıcısı için öngördüğü sorumluluk sistemi kusursuz sorumluluk yani özen yükümlülüğüne dayalı olağan sebep sorumluluğudur. Mevzuat hükümlerinde

öngörülen sorumluluk sisteminin sübjektif unsura, yani kusura dayandığına ilişkin herhangi bir ifade bulunmamaktadır. Buna ek olarak, konvansiyon hükümlerinde hava taşıyıcısının hukuki sorumluluktan kurtulması için objektif bir durumun, yani zararı önlemeye elverişli önlemleri aldığını veya almasının mümkün olmadığını ispat etmesi gerektiği belirtilmiştir. Bu sebeple gerekli tedbirlerden anlaşılması gereken, somut olayda hukuki sorumluluğu doğuran halin meydana gelmesini, objektif olarak önlemeye elverişli olan tedbirlerdir. Aynı şekilde hava taşıyıcısının, sorumluluktan kurtulabilmesi için yararlanabileceği diğer kurtuluş sebebi ise, zararı önleyecek gerekli tedbirleri almasının mümkün olmadığını yani imkânsız olduğunu ispat etmesidir. Bu noktada ifade edilmek istenen kurtuluş sebebi ise mücbir sebeptir. Bu noktada da hava taşıyıcısı tarafından objektif bir durumun ispat edilmesi gerekir.

VK, MK ve TSHK hükümleri kapsamında hava taşıyıcısının varma noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin sorumluluğu, akdi ve sınırlı sorumluluktur. Bu mevzuat hükümlerinde sorumluluk, belirli parasal limitlerle sınırlandırılmıştır. TSHK'da hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğunun sınırlandırılmasının VK hükümlerine göre belirleneceği belirtilmiştir. Ancak bu noktada önemle belirtmelidir ki, bu hükümden anlaşılması gereken MK hükümleridir. Zira TSHK yalnızca iç hat/yurtiçi havayolu yolcu taşımalarına uygulandığından, dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşımaları bakımından yürürlük durumuna göre hangi konvansiyonun uygulanması gerektiği tespitinin yapılmasına ihtiyaç duyulmayacağından Türkiye'nin son olarak taraf olduğu MK hükümleri dikkate alınmalıdır.

Kalkış noktasındaki gecikmeye ilişkin AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde yolcuya tazminat hakkı tanınmamıştır. Ancak Avrupa Birliği Adalet Divanı, *Sturgeon* kararıyla birlikte varma noktasına 3 saat ve daha uzun süre geç varılması halinde, bu gecikmenin uçuş iptali olarak kabul edilmesi ve uçuş iptalinde söz konusu olan tazminat hakkının, bu duruma ilişkin belirlenen ölçütlere göre yolcuya tanınması gerektiği içtihadını oluşturmuştur. Mevcut durumda da AB ülkelerindeki uygulama bu yönde devam etmektedir. Kanaatimizce, Avrupa Birliği Adalet Divanı'nın *Sturgeon* Kararı'nda da ölçüt olarak belirlediği, varma noktasına planlanan varma zamanından 3 saat veya daha fazla bir gecikmeyle ulaşılması halinde yolcuya, uçuş iptalinde söz konusu olan tazminat hakkının tanınması gerekir.

Bu noktada özellikle bu kararın gerekçesinde belirtilen ölçütün dikkate alınması gerekir. Kararda uçuş iptaline ve gecikmeye maruz kalan yolcuların son varma noktasına önceden planlanmış olan varış zamanından daha sonra ulaştıkları, gecikmeye maruz kalan yolcunun geciken uçuşu bekleyerek, uçuş iptaline maruz kalan yolcunun ise alternatif uçuşu bekleyerek aynı sıkıntıyı ve aynı zaman kaybını yaşadıkları, bu iki yolcu arasında yaşadıkları zaman kaybı karşısında korunmaları bakımından hiçbir farkın bulunmadığı belirtilmiştir. Bu durumun uçuğa kabul edilmemeden ziyade uçuş iptali gibi değerlendirilmesinin sebebi, gecikme ile uçuğa kabul edilmeme durumlarının nitelik ve uygulama olarak birbirlerinden uçuş iptaline nazaran daha farklı olmasıdır. Gecikmede olduğu gibi uçuş iptalinde de belirli zaman ölçütleri bulunmaktadır ve gecikmenin belirli bir süreyi aşması halinde iptal olarak değerlendirebilmek daha mantıklıdır. Varma noktasındaki gecikmenin bu şekilde değerlendirilmesi, yolcu haklarının tesis edilmesi noktasında daha mantıklıdır. Ayrıca hava taşıyıcısının kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin tazminat yükümlülüğünün, uçuş iptalinden doğan zararlara ilişkin tazminat yükümlülüğüne göre belirlenmesi kabul edildiği için uçuş iptalinde söz konusu olan olağanüstü sebeplerin aynı zamanda kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlar bakımından hava taşıyıcısının tazminat yükümlülüğünü ortadan kaldırması gerektiği kabul edilmelidir.

AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'nde belirtilen olağanüstü sebepler esasında mücbir sebeptir. Hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğuna ilişkin yapılan tespitler dikkate alındığında, AB Tüzüğü ve Yolcu Hakları Yönetmeliği'ne göre de hava taşıyıcısının gecikmeye ilişkin hukuki sorumluluğu kusursuz sorumluluk olarak kabul edilmelidir. Ancak bu sorumluluk, VK, MK ve TSHK hükümlerinde belirtildiği gibi bir özen yükümlülüğüne dayanmamaktadır. Hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğunu ortadan kaldıran tek hal, belirli şartların oluşması halinde olağanüstü bir sebebin yani mücbir sebebin gerçekleşmesi olduğu için varma noktasındaki gecikmeden doğan sorumluluğa nazaran daha ağır bir sebep sorumluluğunun yani ağırlaştırılmış sebep sorumluluğunun bulunduğu belirtilmelidir.

Kalkış noktasındaki gecikme kapsamında yolcu haklarına ilişkin son gelişmelerde yolcuya da tıpkı uçağa kabul edilmeme ve uçuş iptali hallerinde olduğu gibi tazminat hakkı tanınmasına ve aynı zamanda olağanüstü sebeplerin bu tazminat

hakkını belirli şartların gerçekleşmesi halinde ortadan kaldıracağına ilişkin adımlar atılmıştır. Her ne kadar mevcut durumda bu gelişmeler henüz kanuni bir zemine ulaşmasa da çalışmada bu konu özelinde ileri sürülen görüşlerin isabetli olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır.

VK, MK ve TSHK hükümleri kapsamında hava taşıyıcısının sorumluluğu sınırlı olsa da bu sınırlı sorumluluk limitlerinden yararlanamayacağı durumlar söz konusu olabilir. Bu noktada doktrinde tartışmalı olan husus, hava taşıyıcısının veya adamlarının kasıtlı olarak veya bir zararın meydana gelme ihtimali olduğunu bilerek, pervasızca yaptıkları bir fiilin veya ihmalin sonucunda ortaya bir zararın çıkma durumudur. Bu hususta tartışılan ilk mesele, ilgili hükümlerdeki zararın meydana gelme ihtimali olduğu bilinerek, pervasızca yapılan fiil veya ihmal ifadesinin kusur değerlendirmesi bakımından neye tekabül ettiğidir. İkinci mesele ise, sınırsız sorumluluğun doğabilmesi için hava taşıyıcısı veya adamlarının somut olayda oluşan zararın meydana gelme ihtimalini bilmelerinin gerekli olup olmadığı ya da makul bir düşünce ile ortaya çıkan zararın meydana gelme ihtimalini öngörebilmelerinin yeterli sayılıp sayılmayacağıdır.

İlk mesele kapsamında bu ifadeden anlaşılması gerekenin kast seviyesinde olmayan ve fakat ağır ihmalden de ağır, kendisine özgü bir kusur çeşidi olduğu kabul edilmelidir. Zira bu mevzuat hükümleri gereğince kural olan sınırlı sorumluluk ilkesidir ve bu kuralın dışına çıkılmasını gerektiren durumlar dar yorumlanmalıdır. İkinci mesele kapsamında ise, sınırsız sorumluluğun doğması bakımından hava taşıyıcısının ve adamlarının objektif açıdan makul ve tedbirli her uçuş personelinin aynı şartlarda davranması gerektiği gibi davranıp davranmadıkları dikkate alınmalıdır.

VK ve MK kapsamında varma noktasındaki gecikme nedeniyle tazmin edilebilecek zarar kalemleri fiili zarar, yoksun kalınan kar ve manevi zarar olduğu için bu zararlar ancak zarara uğrayan kişi yani yolcu tarafından talep edilebilir. İç hat/yurt içi havayolu yolcu taşıma faaliyetleri bakımından TSHK hükümlerinde sorumluluk davasının taraflarına ilişkin herhangi bir düzenleme yer almamaktadır. Bu durumda TSHK m. 106 hükmündeki atıf uygulanmalıdır. VK ve MK hükümlerinde bu konuda herhangi bir düzenleme bulunmadığı için TTK hükümlerine

başvurulması gerekir. Bu durumda kalkış veya varma noktasındaki gecikmeler bakımından hak talebinde bulunabilecek tek kişi, ilgili yolcudur.

Kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara yönelik ileri sürülebilecek talep ve davalarda görevli mahkemenin tespit edilmesi bakımından kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara yönelik ileri sürülecek talep ve davalara ilişkin iç hat/yurt içi havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından her ne kadar TKHK hükümleri gereğince tüketici hakem heyetlerinin ve tüketici mahkemelerinin görevli olabileceği çıkarımı yapılabiliyor olsa da hem kalkış noktasındaki gecikme hem de varma noktasındaki gecikme sebebiyle ortaya çıkan zararlar bakımından ortaya çıkacak uyuşmazlıklarda Türk hukuku açısından görevli mahkeme, asliye ticaret mahkemesi olması gerekir. Ayrıca belirtmelidir ki, 01.01.2019 tarihinden itibaren hak sahibi olduğunu iddia eden tarafın mahkeme nezdinde dava açmadan önce arabuluculuğa gitmesi zorunlu hale gelmiştir. Bu sebeple çalışmanın konusu özelinde görevli mahkemenin asliye ticaret mahkemesi olarak kabul edilmesi gereken her durumda, dava açılmadan önce arabuluculuğa gidilmesi zorunludur.

Kalkış noktasındaki gecikmeden doğan zararlara yönelik ileri sürülecek talep ve davalarda yetkili mahkemenin tespit edilmesi bakımından TSHK'da havayolu yolcu taşıma faaliyeti kapsamında açılacak sorumluluk davaları bakımından herhangi bir özel düzenleme bulunmamaktadır. Yetkili mahkeme, TSHK m. 106 hükmünün atfı sebebiyle VK m. 28 ve MK m. 33 hükümleri göz önünde bulundurularak tayin edilmelidir. VK ve MK hükümlerinde belirtilen, mahkemelerin yetkilerine ilişkin kurallar, emredici niteliğe sahip oldukları için sözleşme taraflarınca, belirtilen bu mahkemeler haricinde başka bir yetkili mahkeme belirlenemez. Bu şekilde mahkemelerin yetki kurallarını ortadan kaldıran her türlü özel sözleşme hükmü, VK ve MK gereğince geçersizdir.

Asliye ticaret mahkemesinde açılan davaya uygulanması gereken dava açma süresi ise, Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamında düzenlenmiş olan kalkış noktasındaki gecikme durumu TSHK'da düzenlenmediği için bu durumda TSHK m. 106 hükmündeki atıf gereğince TTK'nın taşıma hukuku bölümündeki hükümlere göre belirlenmelidir. TTK' da ise bu konuda bir yıllık zamanaşımı süresi belirlenmiş

olup, bu süre yolcunun varma noktasına ulaşması gereken tarihinden itibaren hesaplanmalıdır.

AB Tüzüğü ve/veya Yolcu Hakları Yönetmeliği kapsamındaki dış hat/uluslararası havayolu yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından açılacak olan davaların tabi olduğu sürelere ilişkin de bir değerlendirme yapılmalıdır. İlgili yolcu AB Tüzüğü hükümlerine dayanarak da dava açabilir. Yolcu eğer bu davayı Türkiye'de açarsa, doğal olarak taraflar arasındaki sözleşmeye MK hükümleri uygulanacaktır. Bu durumda görevli asliye ticaret mahkemesi, her ne kadar MK'da kalkış noktasındaki gecikme düzenlenmemiş olsa da MK m. 35/1 ve MK m. 49 hükümleri gereğince, iki yıllık hak düşürücü süreyi ölçüt olarak dikkate almak zorundadır.

VK, MK ve TSHK hükümlerinde belirtilen süre iki yıl olarak sınırlandırılmış olup, bu sürenin hukuki niteliği, hak düşürücü süre olarak nitelendirilmelidir. VK ve MK hükümleri birlikte değerlendirildiğinde, madde hükümlerindeki atfın sadece sürelerin hesabına ilişkin yapıldığını söylemek gerekir. Bu süre, hak düşürücü nitelikte olduğu için kesilmesi ve durması kural olarak mümkün olmayan mutlak bir süredir. Öngörülen bu sürenin varma noktasındaki gecikme özelinde, hava aracının varma noktasına ulaştığı tarihten itibaren başladığı kabul edilmelidir.

Çalışmada havayolu yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında yolcu taşımasındaki gecikmeden doğan zararlara ilişkin hava taşıyıcısının hukuki sorumluluğu tüm yönleriyle ele alınmaya çalışılmıştır. Ancak tespit edildiği üzere bu sorumluluk, başta uygulanması gereken mevzuat hükümlerinin uygulanma ve sorumluluk şartları dâhil olmak üzere, çok karmaşık ve yüzeysel bir yapıya sahiptir. Bu sebeple yapılan tüm bu tespitler dikkate alındığında, Türk hukukunda hem kalkış hem de varma noktasındaki gecikmeye ilişkin yolcu haklarının açık bir şekilde belirlenebildiği, aynı zamanda yolcunun bu kapsamda uğradığı zararları en verimli şekilde tazmin edebileceği; hava taşıyıcısının da bu durumda hangi şartlarda, sınırlarda ve ne şekilde sorumlu olduğunun açık bir şekilde tespit edilebildiği kanuni bir düzenlemenin yapılmasının şart olduğunu söylemek gerekir.

KAYNAKÇA

Adıgüzel Burak; "Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiilî Taşıyıcı Kavramı ve Fiilî Taşıyıcının Sorumluluğu", **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası**, C: 71, S: 2, 2014, s. 3-19.

Akdeniz Umut/Ortaç Nurdan Orbay, "Türk Ticaret Kanunu'na Göre "Fiili Taşıyıcı"nın Tabi Olduğu Hukuki Esaslar", **Terazi Hukuk Dergisi**, C: 12, S: 132, 2017, s. 14-29.

Akkanat Halil, **Türk Medeni Hukukunda İyiniyetin Korunması**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2010.

Akkurt Sinan Sami, "Sivil Havayolu Taşıyıcısının Akdî Sorumluluğunun Kapsamı ve Sorumluluğun Sınırlandırılması", **Mevlana Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C: 2, S: 1, 2014, s. 141-165. (Sınırlandırma)

Akkurt Sinan Sami, **Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu İle Yolcu Taşımacılığından Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk**, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2014. (Sivil)

Akkutay Berat Lale, "Uluslararası Hukukta Sivil ve Devlet Hava Aracı Ayrımı", **Türkiye Adalet Akademisi Dergisi**, S: 31, 2017, s. 315-348.

Aksoy Sami, "6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun Taşıma Hukukuna Müdahalesi", **BATİDER**, C: 31, S: 2, 2015, s. 305-336. (Korunma)

Aksoy Sami, "Yargıtay 20. Hukuk Dairesi'nin Taşıma Sözleşmesinden Doğan Davalarda Görevli Mahkemeye Dair Yargı Yeri Belirleme Kararının Değerlendirilmesi", **BATİDER**, C: 33, S: 1, 2017, s. 295-301. (Yargı)

Arıdemir Arzu Genç, **Sözleşmeye Aykırılıktan Doğan Manevi Tazminat**, İstanbul, On İki Levha, 2008.

Arkan Sabih, **Taşıyıcının Ücret Hakkı**, Prof. Dr. Fadıl H. Sur'un Anısına Armağan A. Ü. Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayın No. 522'den Ayrı Bası, Ankara, A. Ü. S. B. F. ve Basın-Yayın Yüksek Okulu Basımevi, 1983. (Ücret)

Arkan Sabih, "Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar", **Prof. Dr. Jale Akipek'e Armağan**, Konya, 1991, s. 341-358. (Karma Taşıma)

Arkan Sabih, "Yolcu Taşımalarında Karşılaşılan Bazı Hukuki Sorunlar Üzerine Düşünceler", **BATİDER**, C: 12, S: 1, 1983, s. 13-26. (Bazı)

Atherton Trudie-Ann/Atherton Trevor C., "The Legalities of Overbooking, Overcrowing, Delay and Dissapointment: Lessons for the Sydney 2000 Olympics", **University of New South Wales Law Journal**, C: 22, S: 1, 1999, s. 858-869.

Avcı Zehra, "Sivil Havayolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Yolcu Hakları", **Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C: 26, S: 2, 2018, s. 473-501.

Baysal Başak, **Zarar Görenin Kusuru (Müterafik Kusur)**, İstanbul, On İki Levha, 2012.

Birinci Uzun Tuba, **Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2015.

Bowen Harry A., "Chicago International Aviation Conferance", **The George Washington Law Review**, S: 13, 1945, s. 308-327.

Bozkurt Bozabalı Banu, **Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu**, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2013.

Can Nazlı, "Havayolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik", **Prof. Dr. İsmet Sungurbey'e Armağan: Borçlar Hukuku Genel Hükümler Konferansı III**, İstanbul, İstanbul Barosu Yayınları, 2014, s. 113-117.

Canbolat Ayşegül, **Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara, Turhan Kitapevi, 2009.

Cheng Bin, "Wilfull Misconduct: From Warsaw to The Hague and From Brussels to Paris", **McGill Annals Of Air and Space Law**, C: 2, S: 61, 1977, s. 55-102.

Cenkci Esra, "1999 Tarihli Montreal Konvansiyonuna Göre Havayolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucu Doğan Zararlardan Taşıyıcının Sorumluluğu", **Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C: 2, S: 2, 2012, s. 63-85.

Coşgun Özlem Karaman, "Havayolu Taşımacılığında Yer Hizmetleri Sağlayıcıları, Tarafı Oldukları Hukuki İlişkiler ve Sorumlulukları", **Legal Hukuk Dergisi**, C: 9, S: 107, 2011, s. 4253-4271.

Coşkun Gürkan, **Çoklu (Multimodal) Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk**, Ankara, Yetkin, 2018, s. 96.

Çağa Tahir, "Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu Bildiriler ve Tartışmalar V**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1988, s. 173-217.

Çelik Çelik Ahmet, **Karayoluyla Yolcu Taşıma Taşımacının ve Sigortacının Sorumluluğu**, İstanbul, Legal, 2008.

Çelikel Aysel / Erdem Bahadır, **Milletlerarası Özel Hukuk**, 15. Bası, İstanbul, Beta, 2017.

Çeliktaş İlyas "AB 261/2004 Sayılı tüzüğüne Göre Havayolu Taşıyıcısının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu ve Yolcu Hakları", **Hava Taşıma Hukuku Sempozyumu**, Editör: İlyas Çeliktaş, İstanbul, Beta, 2012, s. 99-107.

Çöğen Selçuk, "Varşova ve Montreal Konvansiyonları Çerçevesinde Havayolu Taşıyıcılarının Sınırlı Sorumluluğu, Uygulamada Karşılaşılan Sorunlar", **Hava**

Taşıma Hukuku Sempozyumu, Editör: İlyas Çeliktaş, İstanbul, Beta, 2012, s. 117-127.

Damar Duygu, "Multimodal Transport", **Transport Law in Turkey**, Second Edition, Kluwer Law International B. V., The Netherlands, 2016, s. 284-291.

Dempsey Paul S./Milde Michael, **International Air Carrier Liability**, Montreal, Centre for Research in Air and Space law, McGill University, 2005.

Değirmenci Nil Kula, "Taşıyanın "Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden" Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şart, **İÜHFM**, C: 79, S: 1, 2015, s. 389-420.

Dehmen Mine Tan, "Varşova Konvansiyonu'na İlişkin Olarak 2014 Yılında Verilen Bazı Yargıtay Kararları", **Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi**, C: 4, S: 2, 2015, s. 313-331.

Delporte Luc, "Overbooking by Airlines – What Can a Passenger Expect in the Unitade States and the European Union, **International Travel Law Journal**, S: 88, 2005, s. 88-100.

Demir Bahadır, **6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Kapsamında Paket Tur Sözleşmeleri**, Ankara, Yetkin, 2015.

Demirkıran Murat, "Varşova/Lahey Konvansiyonu Uyarınca Uluslararası Yolcu Taşımalarında Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Manevi Tazminat Meselesi", **Prof. Dr. Hüseyin Ülgen'e Armağan**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2007, s. 891-909.

Dobre Cristian / Purza Simion-Adrian, "The Strategic Importance of the Current and Future EU Legal Framework on Aviation and the Harmonisation of the Rules Applicable to State Aviation Operators", **National Strategies Observer**, C: 1, S: 1, 2015, s. 129-140.

Durgut Ramazan, "Havayolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarının Türk Hukukunda Düzenlenişi", **Ankara Barosu Dergisi**, S: 1, 2018, s. 191-217.

Ece Hatice, "Hava Taşımasına İlişkin Karar İncelemeleri", **Legal Hukuk Dergisi**, C: 12, S: 141, 2014, s. 247-277.

Ekinci Abdurrahman / Çakmak İhsan, **Kara ve Hava Taşımalarına İlişkin Milletlerarası Sözleşmeler**, Ankara, Yaklaşım Yayınları, 2007.

Ekşi Nuray, "Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Varşova Konvansiyonu ve Ek Protokollerine İlişkin Yargıtay Kararları", **İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C: 10, S: 2, 2011, s. 367-380.

Ercin Feyzi / Erkut Pelin / Necmioğlu Bahar, "Air Transport", **Transport Law in Turkey**, Second Edition, The Netherlands, Kluwer Law International B. V., s. 267-293.

Erdem Mehmet, **Özel Hukukta Zamanaşımı**, İstanbul, On İki Levha, 2010.

Eren Fikret, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler 23. Baskı**, Ankara, Yetkin, 2018.

Eriş Gönen, **Açıklamalı-Gerekçeli-İçtihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku**, Ankara, Seçkin Yayıncılık, 2015.

Etikli Burak/Gedikli Akmaral, "Sivil Hava Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Yolcunun "Overbooking" Kaynaklı Manevi Zararının Tazmini", **Sorumluluk Hukuku Seminerler**, Editör: Başak Baysal, İstanbul, On İki Levha, 2018, s. 243-277.

Gariepy Richard N./Botsford David L., "Effectiveness of the International Civil Aviation Organization's Adjudicatory Machinery", **Journal of Air Law and Commerce**, S: 42, 1976, s. 351-362.

Gençtürk Muharrem/Yiğit İlhan Yiğit, "CMR Kapsamındaki Taşımalarda Taşıyıcının Sınırlı Sorumluluktan Yararlanamayacağı Haller", **Gaziosmanpaşa Bilimsel Araştırma Dergisi**, S: 3, 2013, s. 34-46.

Gençtürk Muharrem, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku Genel Kavramlar Gecikmeden Doğan Sorumluluk**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006. (Gecikme Sorumluluğu)

Gençtürk Muharrem, "Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları ve Türk Mahkemelerinin CMR'yi Uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi", **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C: 16, S: 4, 2012, s. 117-148. (CMR)

Goedhuis D., **National Airlegislations and the Warsaw Convention**, Martinus Nijhoff, The Hague, 1937.

Göçmen İlke/Keskin Harun, "Avrupa Birliği Adalet Divanının Kararları Işığında Havayolu Yolcu Hakları İle İlgili 261/2004 Sayılı Tüzük", **TBB Dergisi**, S: 135, 2018, s. 445-486.

Göktepe Hülya, "Havayolu İle Yolcu Taşımacılığında Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Yolcu Hakları", **Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Prof.Dr. Akar Öcal Armağanı**, S: 19, 2016, s. 211-223. (Yolcu Hakları)

Göktepe Hülya, "Havayolu İle Yolcu Taşımacılığında Uçuş İptali ve Gecikmelerinde Yolcu Hakları", **V. Ulusal Havacılık ve Uzay Konferansı**, Kayseri, 2014, s. 1-10. (Uçuş İptali)

Gölcüklü İlyas, **Montreal Sözleşmesi Uyarınca Taşıyıcının Uluslararası Yolcu Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu**, İstanbul, On İki Levha, 2015. (Montreal)

Gölcüklü İlyas, **Hava Hukuku**, İstanbul, On İki Levha, 2018. (Hava Hukuku)

Grönfors Kurt, **Air Charter and the Warsaw Convention-A Study in International Air Law**, Swedish Social Science and Legal Research Council, Uppsala, 1956.

Guerreri Giuseppe, "Overbooking, Overselling and Denial of Boarding, **Annals Air and Space Law**, C: 14, S: 191, 1989, s. 191-202.

Güden Faysal, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, İstanbul, On İki Levha, 2017.

Güleç Uçakhan Sema, **Maddi Tazminat Esasları ve Hesaplanması (En Son Gelişmeler ve İçtihatlarla Birlikte)**, 8. Baskı, Ankara, Seçkin, 2017.

Gümüşlü Tunçağıl Gülce, **Milletlerarası Özel Hukukta Sivil Hava Taşımacılığı Kazaları ve Taşıyıcının Hukuki Sorumluluğu**, Ankara, Yetkin, 2016. (Özel)

Gümüşlü Tunçağıl Gülce, "Varşova ve Montreal Sözleşmeleri Kapsamında Milletlerarası Yetkili Mahkemenin Tayinin "İşyeri" Kavramı", **Çankaya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C: 2, S: 1, 2017, s. 141-161. (İşyeri)

Günay M. Barış/Gençtürk Muharrem, "Hava Taşımacılığında Montreal Sözleşmesinin İç Hukuka Etkisi", **Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi**, C: 18, S: 2, 2012, s. 793-806.

Günel Reşat Volkan, **Uluslararası Havacılık Hukuku**, İstanbul, Beta, 2010.

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", **TBB Dergisi**, S: 123, 2016, s. 325-372. (Revizyon)

Güner-Özbek Meltem Deniz, "Avrupa Birliği'nde ve Amerika Birleşik Devletleri'nde Havayoluyla Seyahat Eden Yolcuların Haklarına İlişkin Düzenlemeler", **Legal Hukuk Dergisi, Rona Aybay'a Armağan**, C: 1, Özel Sayı, 2014, s. 1183-1226. (Yolcu Hakları)

Gürel Murat / Tekin Ufuk / Bektaş İbrahim, "Yargıtay Kararları", **BATİDER**, C: 31, S: 2, 2015, s. 263-310.

Haanappel P. P. C., "New EU Denied Boarding Compensation Regulation of 2004", **German Journal of Air and Space Law**, S: 1, 2005, s. 22-31.

Hava Taşıma Hukuku Sempozyumu, Editör: İlyas Çeliktaş, İstanbul, Beta, 2012.

Honig J. P., **The Legal Status of Aircraft**, Martinus Nijhoff, The Hague, 1956.

Jennings R. Y., "International Civil Aviation and the Law", **British Year Book of International Law**, S: 22, 1945, s. 191-209.

Jones Owain, "When Is a Late Flight Not a Delayed Flight – The Warsaw Rules Relating Delay", **Travel Law Journal**, S: 4, 1996, s. 134-136.

Kaner İnci Deniz, "Birden Fazla Taşıyıcı Tarafından Yapılan Hava Taşımaları (Zincirleme Taşımalar)", **BATİDER**, C: 16, S: 3, 1992, s. 1-34. (Zincirleme Taşıma)

Kaner İnci Deniz, "Hava Taşıyıcısının Gecikme Zararlarından Sorumluluğu", **Selim Kaneti'ye Armağan**, İstanbul, 1996, s. 130-141. (Gecikme Zararları)

Kaner İnci Deniz, "Türk Sivil Havacılık Kanunundaki Hükümlerin Ortaya Çıkardığı Bazı Meseleler", **BATİDER**, C: 8, S: 3-4, 1986, s. 231-246. (TSHK)

Kaner İnci Deniz, **Hava Hukuku (Hususi Kısım)**, Gözden Geçirilmiş 2. Baskı, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2004. (Hava)

Kaya Nebi, "AB Hukukunda Hava Taşıma Sözleşmesine İlişkin Son Gelişmeler", **Hava Taşıma Hukuku Sempozyumu**, Editör: İlyas Çeliktaş, İstanbul, Beta, 2012, s. 133-144.

Kılıçoğlu Ahmet M., **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Genişletilmiş 22. Baskı**, Ankara, Turhan Kitabevi, 2018.

Kılınç Salih Uygar, **Avrupa Birliği-EUROCONTROL Sivil Havacılık Düzenlemeleri ve Türkiye**, İstanbul, On İki Levha, 2011.

Kırman Ahmet, **Hava Yolu İle Yapılan uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1989.

Kısacık Ayten, "Türkiye`de Sivil Havacılık Konusuna Genel Bir Bakış" **Avrupa ve Türkiye'de Hava Hukuku Konusunda Son Gelişmeler**, Koç Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dr. Nüsret-Semahat Arsel Uluslararası Ticaret Hukuku Araştırmaları Merkezi Konferans Yayımları Serisi-3, İstanbul, Legal, 2010, s. 43-50.

Kurşat Zekeriya, "Eser ve Vekâlet Sözleşmelerinin Nitelendirilmesi Sorunu ve Nitelendirmenin Hükmü", **İÜHFM**, C: 67, S: 1-2, 2009, s. 143-166.

Leich Marian Nash, "The Montreal Protocols to the Warsaw Convention on International Carriage by Air", **The American Journal of International Law**, C: 2, S: 76, 1982, s. 412-418.

Mackiewicz Rene H., "The Judicial Diversification of Uniform Private Law Conventions. The Warsaw Convention's Days in Court", **The International and Comparative Law Quarterly**, C: 4, S: 21, 1972, s. 718-757. (Judicial)

Mankiewicz Rene H., "The 1971 Protocal of Gauntemala City to Further Amend the 1929 Warsaw Convention", **Journal of Air Law and Commerce**, S: 38, 1972, s. 519-546. (Gautemala)

Mankiewicz Rene H., "Hague Protocol to Amend the Warsaw Convention", **The American Journal of Comparative Law**, C: 1, S: 5, 1956, s. 78-97. (Hague)

McDonald Marc, "European Court of Justice Denies IATA's Case, **International Travel Law Journal**, S: 24, 2006, s. 24-29.

Moens Gabriel/Gillies Peter, **International Trade and Business: Law, Policy and Ethics**, Cavendish Publishing Pty Limited Second Edition, Sydney, Australia, 2000.

Murphy Janine, "Overbooking and Denied Boarding Compensation in the European Union", **Travel Law Journal**, S: 1, 1996, s. 130-133.

Nomer Haluk N., **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Gözden Geçirilmiş, Genişletilmiş Onaltıncı Baskı**, İstanbul, Beta, 2018.

Oğuzman M. Kemal / Öz M. Turgut, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt 1 Gözden Geçirilmiş 16. Baskı**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2018. (Cilt 1)

Oğuzman Kemal/Öz M. Turgut, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt 2 Gözden Geçirilmiş 14. Baskı**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2018. (Cilt 2)

Önen Mesut, **Hava Hukuku Dersleri**, İstanbul, 1983. (Dersler)

Önen Mesut, **Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Uzay Hukuku Kuralları**, İstanbul, Marmara Üniversitesi Yayınları, 1986. (Uzay)

Özdemir Atalay, **Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu**, Ankara, Sanem Matbaacılık, 1992. (Bagaj)

Özdemir Turkay, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuk (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu)**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006. (Eşya)

Özkan Hasan, "Hava Yollarında Yolcu Hakları", **Legal Hukuk Dergisi**, C: 14, S: 168, 2016, s. 6717-6721.

Pekmez Kadir Erk, **Tüketici Hukuku Çerçevesinde Paket Tur Sözleşmeleri**, Ankara, Yetkin, 2015.

Reisoğlu Safa, **Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler Yirmişbeşinci Bası**, İstanbul, Beta, 2014.

Sayın Feyza Eren, **Paket Tur Sözleşmesi**, İstanbul, On İki Levha, 2017.

Selamoğlu Ömer Cem, "Uluslararası Ticari Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu ve Uygulamadan Örnekler", **Legal Hukuk Dergisi**, C: 13, S: 155, 2015, s. 147-158.

Serdar İlknur, "Havayolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik Kapsamında Yolcuların Hakları", **Journal of Yaşar University**, C: 8, Özel Sayı, 2013, s. 2327-2421.

Seven Vural, "Taşıma Hukukunda Taşıyıcının Kusur Derecesine Bağlanan Sonuçlardan Kaynaklanan İspat Sorunları" **Legal Medeni Usul ve İcra İflas Hukuku Dergisi**, C: 1, S: 1, 2005, s. 51-87. (İspat)

Seven Vural, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu**, Ankara, Yetkin, 2003. (Özen)

Seven Vural, **6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK m. 856–893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen**, Ankara, Yetkin, 2012. (Gönderilen)

Sirmen Kazım Sedat, "Taşıyıcının Sorumluluğunun Münhasıran Montreal Sözleşmesinde Yer Alan Şartlara ve Sınırlamalara Göre Belirlenmesi İlkesinin Taşıyıcının Engelli Yolcunun İnsan Haklarını İhlal Etmesi Halinde Uygulanmasına İlişkin Birleşik Krallık Yüksek Mahkemesinin 5 Mart 2014 Tarihli Kararının Tercümesi", **Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi**, C: 4, S: 1, 2015, s. 263-284. (Engelli)

Sirmen Kazım Sedat, "Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin 11 Şubat 2004 Tarihli ve 261/2004 Sayılı Tüzük'ünün 2(1), 5, 6 ve 7. Maddelerinin Yorumlanmasına İlişkin Avrupa Birliği Adalet Divanı Tarafından Verilen Sturgeons v. Condor Flugdienst GmbH (C-402/07) ve Böck-Lepuschitz v. Air France SA (C-432/07) Ön

Karar Davası Kararı ve Kararın Değerlendirilmesi, **Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi**, C: 3, S: 2, 2014, s. 187-209. (Sturgeon)

Sirmen Kazım Sedat, **Hava Araçlarının Tabiiyeti**, Ankara, 2005. (Tabiiyet)

Sorgucu Ayhan, **Hava ve Uzay Hukuku Genişletilmiş ve Güncellenmiş 4. Baskı**, Ankara, Adalet Yayınevi, 2018.

Sözer Bülent, "Hava Yolu İle Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova/La Hey Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi", **BATİDER**, C: 21, S: 1, 2001, s. 141-194. (Montreal Sözleşmesi)

Sözer Bülent, "Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları", **BATİDER**, C: 9, S: 2, 1977, s. 369-403. (Kurallar ve Uygulanma Şartları)

Sözer Bülent, "Havayolu İle Yapılan Taşımalarda Yolcunun Maruz Kaldığı Zararlardan Doğan Manevi Tazminat Talepleri", **Uluslararası Ticaret ve Tahkim Hukuku Dergisi**, C: 1, S: 1, 2012, s. 61-92. (Manevi)

Sözer Bülent, "Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler (Karayolu, Denizyolu ve Havayolu ile Yapılan Taşımalar Üzerine Mukayeseli Bir İnceleme)", **BATİDER**, C: 14, S: 2, s. 89-166. (Meseleler)

Sözer Bülent, "Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu", **BATİDER**, C: 12, S: 4, 1984, s. 3-86. (Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu)

Sözer Bülent, "Türk Sivil Havacılık Kanunu'na İlişkin Bazı Görüş ve Değerlendirmeler", **BATİDER**, C: 12, S:4, 184, s. 3-86. (Görüş)

Sözer Bülent, "Yolcuların Ölüm ve Yaralanmasından Doğan Sorumluluk Özellikle Manevi Tazminata İlişkin Problemler", **Hava Taşıma Hukuku Sempozyumu**, Editör: İlyas Çeliktaş, İstanbul, Beta, 2012, s. 91-98. (Problem)

Sözer Bülent, **Hava Yolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2009. (Yük Taşıma)

Yetiş Şamlı Kübra, **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, İstanbul, On İki Levha, 2008.

Şanlı Cemal / Esen Emre / Ataman-Figanmeşe İnci, **Milletlerarası Özel Hukuk**, 6. Bası, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2018.

Şanlı Cemal, **Uluslararası Sivil Havacılık Davalarında Mahkemelerin Yargı Yetkisi ve Uygulanacak Hukuk**, Kazancı, İstanbul, 1992.

Tandoğan Haluk, **Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri 2. Cilt**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2010. (Özel Borç)

Tandoğan Haluk, **Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku**, Ankara, Turhan Kitabevi, 1981. (Kusur)

Tandoğan Haluk, **Türk Mes'uliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdi Mesuliyet)**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2010. (Akit)

Tang Sophia, "Air Carriers' Obligation in "Extraordinary Circumstances", **European Journal of Risk Regulation Special Issue on Transnational Risks and Multilevel Regulation**, C: 4, S: 2, 2013, s. 275-279.

Tarman Zeynep Derya, "Montreal Sözleşmesi'nin Yetki ve Tahkime İlişkin Hükümleri", **TBB Dergisi**, S:107, 2013, s. 97-118.

Tekinay Selahattin Sulhi / Akman Sermet / Burcuoğlu Haluk / Altop Atilla, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler Yeniden Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Yedinci Baskı**, İstanbul, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1993.

Truxal Steven, "Air Carrier Liability and Air Passenger Rights: A Game of Tug of War", **Journal of International and Comparative Law**, S: 103, 2017, s. 103-122.

Tüzüner Özlem, "Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukukî Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi", **TBB Dergisi**, S: 101, 2012, s. 167-196.

Uysal Cüneyt, "Uluslararası Multimodal Eşya Taşımalarında Yükle İlgililerin Pervasızca Davranış Kusuru", **Türkiye Noterler Birliği Hukuk Dergisi**, Y: 2, S: 1, s. 89-122.

Ülgen Hüseyin, "Hava Taşımaları ve Uygulanacak Hükümler", **İstanbul Barosu Dergisi**, C: 58, S: 10-12, 1984, s. 614-630. (Hükümler)

Ülgen Hüseyin, "Hava Taşıyıcısının Sorumluluktan Kurtulması Hakkında", **Prof. Dr. Necip Kocayusufpaşaoğlu İçin Armağan**, İstanbul, Seçkin, 2004, s. 559-564. (Sorumluluk Hakkında)

Ülgen Hüseyin, "Türk Sivil Havacılık Kanununun Havayolu İle Taşımalar Bakımından Öngördüğü Yeni Düzenleme", **İstanbul Barosu Dergisi**, C: 59, S: 1-2-3, 1985, s. 288-329. (Yeni)

Ülgen Hüseyin, **Hava Taşıma Sözleşmesi**, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1987. (Sözleşme)

Ülgen Hüseyin, **Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları**, İstanbul, İstanbul Ticaret Odası, 1987. (Uluslararası Taşımacılık)

Zeyneloğlu Ahmet, **Taşıma Hukuku**, Ankara, Yetkin, 1993, s. 296.

Zeytin Zafer, "Alman Hukukunda Zarar Kavramı ve Gelişimi – III Manevi Zarar Olarak "Boşa Geçen Tatil Zamanı"", **BATİDER**, C: 22, S: 1, 2003, s.185-200.

ELEKTRONİK KAYNAKLAR

definitions.uslegal.com

dictionary.thelaw.com

eur-lex.europa.eu

web.shgm.gov.tr

www.icao.int

www.imf.org

www.kazancı.com

www.lexpera.com.tr

www.merriam-webster.com

www.mevzuat.gov.tr

www.otif.org

www.resmigazete.gov.tr

www.tbmm.gov.tr

MUHAMMED ALİ ÇOBAN

KİŞİSEL BİLGİLER

Doğum Tarihi : 12.10.1992

Doğum Yeri : Fatih/İstanbul

Adres : Atikali Mah., Çelebi Süleyman Sok., No: 14/5, Fatih/İstanbul

GSM No : +90(534)2045715

E-mail : coban@tau.edu.tr

EĞİTİM BİLGİLERİ

09/2007 - 06/2011 : Samiha Ayverdi Anadolu Lisesi

09/2011 - 06/2015 : İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi (Lisans)
(3.49/4.00 not ortalaması)

07/2016 - 06/2019 : Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi
Özel Hukuk Tezli Yüksek Lisansı

YABANCI DİL SEVİYESİ

İngilizce : C1
Almanca : B1

İŞ TECRÜBESİ

07/2012 - 01/2013 : Mermer Hukuk Bürosu
(Yaz Stajı)

09/2015 - 07/2016 : Özyıldırım Marka Pantent Danışmanlık
(Yasal Stajyer)

07/2016 - 01/31/2017 : Modanisa Elektronik Mağazacılık ve Ticaret Anonim Şirketi
(Avukat)

31/01/2017 - : Türk-Alman Üniversitesi Hukuk Fakültesi Medeni Hukuk Anabilim Dalı
(Araştırma Görevlisi)

TEZ ONAY SAYFASI

Üniversite	: T.C. GALATASARAY ÜNİVERSİTESİ
Enstitü	: SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
Hazırlayanın Adı Soyadı	: Muhammed Ali Çoban
Tez Başlığı	: Havayolu Yolcu Taşıma Sözleşmesi Kapsamında Hava Taşıyıcısının Yolcu Taşımasındaki Gecikmeden Doğan Zararlara İlişkin Hukuki Sorumluluğu
Savunma Tarihi	: 20/06/2019
Danışmanı	: Prof. Dr. Mehmet Erdem

JÜRİ ÜYELERİ

Unvanı, Adı Soyadı	**İmza**
Prof. Dr. Mehmet Erdem	
Prof. Dr. Halil Akkanat	
Prof. Dr. Vural Seven	

Prof. Dr. M. Yaman ÖZTEK
Enstitü Müdürü