

**HAVA YOLUYLA YAPILAN ULUSLARARASI TAŞIMALARDA
SAĞLIKLI BİR YOLCUYA KORONAVİRÜS (COVID-19) BULAŞMASI
HALİNDE TAŞIYICININ SORUMLULUĞU**

*Doç. Dr. Tuba BİRİNCİ UZUN **

Bilindiği üzere, 11 Mart 2020 tarihinde Covid-19 Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi ilan edilmiştir. Hastalığın yayılımını engellemek amacıyla hem ulusal hem de küresel ölçekte çeşitli tedbirler alınmıştır. Bu kapsamda seyahat kısıtlamaları getirilmiş ve hem yurtiçi hem de yurtdışı uçuşlar durdurulmuştur. Salgının kontrol altına alınmasıyla seyahat kısıtlamaları kaldırılmış, yurtiçi ve yurtdışı uçuşlara yeniden izin verilmiştir.

31079 sayılı ve 25 Mart 2020 tarihli Resmî Gazete’de Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik (SHY-Yolcu)’te Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik yayınlanmış ve ilgili yönetmeliğe geçici birinci madde eklenmiştir. Bu maddenin birinci fıkrasında, “*COVID-19 salgını nedeniyle 5/2/2020 tarihinden itibaren uçuşun iptal edilmesi durumunda, bu iptaller sebebiyle uçuşu icra eden veya etme taahhüdünde bulunan hava taşıma işletmesi 8 inci, 9 uncu ve 10 uncu maddelerde yer alan hükümlerden uçuş yasakları kalktıktan sonraki iki ay sonuna kadar muaftır*” denmektedir. Aynı maddenin ikinci fıkrasında ise, “*COVID-19 salgını nedeniyle uçuşu iptal edilen yolcunun, hava taşıma işletmesinin boş koltuk durumuna bağlı olarak istediği bir tarih için biletle değişiklik yapma veya bileti açığa alma hakkı vardır. Yolcu, açığa alınıp kullanılmayan biletin iadesini uçuş yasakları kalktıktan sonraki iki ayın sonrasında hava taşıma işletmesinden alabilir*” ifadesine yer verilmiştir.

*Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Medeni Hukuk Anabilim Dalı Öğretim Üyesi, tubabirinciuzun@gmail.com , [ORCID ID: 0000-0002-0185-0619](https://orcid.org/0000-0002-0185-0619).

Görüldüğü üzere, geçici birinci maddeyle yolcu hakları bir süreliğine askıya alınmıştır. Zira Covid-19 salgını nedeniyle taşıyıcının muaf tutulduğu maddeler; yolcunun tazminat hakkı (md. 8), geri ödeme veya güzergâh değişikliği hakkı (md. 9) ve hizmet hakkı (md. 10) ile ilgilidir. Her ne kadar geçici birinci maddeyle yolcu hakları bir süreliğine askıya alınmış olsa da ilgili yönetmeliğin 13. maddesinde de belirtildiği üzere, “*Yolcuların diğer kanun ve düzenlemelerden doğan tazminat talep etme hakları saklıdır*”. Bu noktada özellikle 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu önemlidir. İlgili yönetmeliğe eklenen geçici birinci madde, yolcunun 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca taşıyıcıdan tazminat talep etmesine engel değildir.

Uluslararası hava taşımalarına ilişkin düzenlemeleri tek bir belgede toplamayı amaçlayan 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu 4 Kasım 2003’te yürürlüğe girmiştir. Bu konvansiyona taraf devlet sayısı 137’dir¹. Taraf devletlerden biri de Türkiye’dir. Türkiye bakımından bu konvansiyon, 26 Mart 2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir². 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu’nun uygulanabilmesi için her şeyden önce taraflar arasında bir taşıma sözleşmesi bulunmalıdır. Taraflar arasında bir taşıma sözleşmesinin bulunması, bu konvansiyonun uygulanabilmesi için yeterli değildir; bununla birlikte taraflar arasında kurulan sözleşmenin uluslararası nitelikte olması gerekir³. Ayrıca taşıma işi hava aracı ile yapılmalıdır. Konvansiyonun uygulanabilmesi için gerekli olan bir diğer şart, taşımanın ücret karşılığında yapılmasıdır. Son olarak taşımanın konusu yolcu, bagaj veya yük taşıması olmalıdır.

¹Erişim Tarihi: 13.05.2020, http://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf.

²28 Mayıs 1999’da Türkiye tarafından imzalanan 1999 tarihli Montreal Sözleşmesi, 02.04.2009 tarih ve 5866 sayılı Havayoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşmenin Onaylanmasının Uygun Bulduğuna Dair Kanun ile onaylanmıştır. Onay belgeleri, depoziter ICAO’ya 25.01.2011 tarihinde tevdi edilmiştir. Onay belgelerinin tevdiini takip eden 60. günde yani 26.03.2011 tarihinde, Türkiye bakımından Montreal Konvansiyonu, yürürlüğe girmiştir.

³**Süzer, Bülent:** “Milletlerarası Hava Taşımalarına İlişkin Kurallar ve Uygulanma Şartları”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi C. IX, S. 2, 1977, s. 369; **Ülgen, Hüseyin:** Hava Taşıma Sözleşmesi, 1. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, İstanbul 1987, s.18; **Kırman, Ahmet:** Havayolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, 1. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1990, s.40; **Gençtürk, Muharrem:** Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk), 1. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006, s.65; **Dempsey, Paul Stephen/Milde, Michael:** International Air Carrier Liability: The Montreal Convention of 1999, 1st Edition, McGill University Centre for Research in Air & Space Law, Montreal 2005, s.68-69; **Giemulla, Elmar/ Schmid, Ronald/Müller-Rostin, Wolf/Dettling-Ott, Regula/ Margo, Rod:** Montreal Convention, 1st Edition, Kluwer Law International, 2006, Alphen aan den Rijn, Chapter I-General Provisions, parag.4.

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca, taşıyıcı; yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zarardan sorumludur⁴. Bunun dışında taşıyıcı, bagaj veya yükün ziyayı veya hasara uğraması halinde meydana gelen zarardan da sorumludur. Bu durum taşıyıcının yolcuyu sağ salim götürme borcunu ihlal etmesinden kaynaklanır. Çünkü taşıyıcı ile yolcu arasında kurulan taşıma sözleşmesi ile taşıyıcı, yolcuyu kararlaştırılan varma yerine sağ salim götürme borcu altına girer⁵. Taşıyıcının yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zarardan sorumlu tutulabilmesi için, zararın bir kaza sonucunda ve bu kazanın da yolcunun hava aracı içinde bulunduğu veya hava aracına bindiği veya hava aracından indiği sırada meydana gelmesi gerekir (Montreal Konvansiyonu md.17). Burada ifade edilmek istenen, yolcunun taşıyıcının fiili egemenliği altında bulunduğu süredir. Bu süre, yolcu ile taşıyıcı arasında kurulan taşıma sözleşmesinin ifası kapsamında, yolcunun taşıyıcının talimatı doğrultusunda hareket etmek zorunda kaldığı zaman dilimi olarak tanımlanabilir⁶.

Yukarıda da belirtildiği üzere salgının kontrol altına alınmasıyla seyahat kısıtlamaları kaldırılmış, yurtiçi ve yurtdışı uçuşlara yeniden izin verilmiştir. Her ne kadar koronavirüs (Covid-19) salgını kontrol altına alınmış olsa da hastalığın yayılımı devam etmektedir. Bu durum sağlıklı bir yolcunun bu hastalığa yakalanmasına hatta ölümüne sebep olabilir. Acaba böyle bir durumda 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilir mi? Bu sorunun cevabı sağlıklı bir yolcuya hava aracında veya biniş ya da iniş işlemleri sırasında koronavirüs (Covid-19) bulaşmasının kaza olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceği ile ilgilidir. Zira 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun 17. maddesi uyarınca, taşıyıcının, yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zarardan sorumlu tutulabilmesi için, zararın bir kaza sonucunda ve bu kazanın da yolcunun hava aracı içinde bulunduğu veya hava aracına bindiği ya da hava aracından indiği sırada meydana gelmesi gerekir.

⁴Ülgen, s.160–161; Kırman, s.59.

⁵Ülgen, s.160–161; Kırman, s.59.

⁶Sözer, Bülent: “Havayolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova/La Haye Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi”, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C. XXI, S. 1, 2001, s. 175.

1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda, kaza kavramı tanımlanmamıştır. Doktrinde⁷ kaza, sözleşme kurulurken öngörülemeyen ve borcun ihlaline sebep olan olay olarak tanımlanmaktadır. Bununla birlikte bir olayın kaza olarak nitelendirilebilmesi için olağan dışı (*unusual*) ve beklenmedik (*unexpected*) olması aranmaktadır⁸.

1985 yılında, hava basıncı değişikliği nedeniyle işitme kaybına uğrayan bir yolcu tarafından açılan tazminat davasında, ilk derece mahkemesi, dava konusu olayın kaza niteliğinde olmadığını belirterek davanın reddine karar vermiştir. Üst derece mahkemesi ise, uluslararası konvansiyonların havayoluyla yapılan taşıma işine ait risklerin ve hava araçlarına ilişkin tehlikelerin tümünü kapsayacak bir biçimde taşıyıcının sorumluluğunun düzenlenmesi amacıyla yönelik olarak hazırlandığını ve bu yönde tarihi gelişim gösterdiğini de dikkate alarak, olayın kaza olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceği noktasında değerlendirmenin esnek bir biçimde yapılması gerektiğini belirtmiş ve dava konusu olayı hava taşımacılığının karakteristik riskleri kapsamında ele alarak olayın kaza niteliği taşıdığı sonucuna ulaşmıştır⁹. Uygulamada, *Saks Kararı* olarak da bilinen ve birçok atıf alan bu karar, kaza kavramını geniş bir biçimde yorumlaması ve bir olayın kaza olarak nitelendirilebilmesi için olayın hava taşımacılığının karakteristik riskleri arasında yer alması gerektiği hususuna dikkat çekmesi nedeniyle, son derece önemli bir karardır.

Hava taşımacılığının karakteristik risklerine de değinilmelidir. Hava taşımacılığının karakteristik riskleri dendiğinde, hava taşımacılığına ve hava aracının işletilmesine özgü riskler anlaşılmalıdır. Kötü hava şartları, hava aracının türbülansa girmesi, hava aracının mecburi iniş yapması¹⁰, hava aracının askeri hava araçları tarafından saldırıya uğraması¹¹, havacılık kurallarına uyulmaması¹², hava aracı sistemlerinde meydana gelen arızalar, hava taşımacılığının karakteristik risklerine örnek olarak gösterilebilir. Ancak hava

⁷**Tandoğan, Haluk:** Türk Mesuliyet Hukuku, 2. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2010, s.460 vd.

⁸**Ülgen,** s.162; **Kırman,** s.62.

⁹Valerie Hermen Saks v. Air France, 470 U.S.392, 105 S.Ct. 1338 1985 (**Kırman,** s.62; **Dempsey/Milde,** s.136).

¹⁰Kalish v. TWA, New York City, Civil Court, Queen's County, 19 January 1977, 14 Avi 17936 (**Kırman,** s.66).

¹¹Korean Airlines v. G. Entiope, Cour De Cassation De France, 15.12.1981 (**Kırman,** s.66).

¹²Husain v. Olympic Airways, 541 U.S.1007, 157 L. Ed. 2d 1146, 124 S.Ct. 1221 2003 (**Dempsey/Milde,** s.151).

taşımacılığının karakteristik riskleri bunlardan ibaret değildir. Havacılık kurallarına uyulmaması¹³ da hava taşımacılığının karakteristik riskleri arasında yer alır.

1944 tarihli Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi (Şikago Konvansiyonu)'nin 14. maddesi bu konu bakımından oldukça önemlidir. Türkiye de bu sözleşmeye taraf olan devletlerdendir¹⁴. İlgili maddenin konusu hastalıkların yayılmasını önlemektir. Madde aşağıda belirtildiği gibidir:

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

Bu maddeden, taraf devletlerin salgın ve bulaşıcı hastalıkların havayoluyla yayılmasını önlemek için etkili tedbirler almayı üstlenmiş olduğu anlaşılmaktadır.

Bu konu bakımından Dünya Sağlık Örgütü Uluslararası Sağlık Tüzüğü (*International Health Regulation*) de önemlidir. Bu tüzüğün 14. maddesi uyarınca Dünya Sağlık Örgütü uluslararası organizasyonlar işbirliği içinde hareket etmektedir. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ile Uluslararası Hava Taşımacılığı Kurumu (IATA) da bu organizasyonlar arasında yer almaktadır. Bu tüzükte hem hava araçları hem de yolcular ile ilgili özel hükümler bulunmaktadır. Örneğin tüzüğün 32. maddesinde, karantinaya alınmış yolculara yeterli yiyecek ve su verilmesi, kalacak uygun yer ve giysi temin edilmesi, yolcunun eşyasının korunması, uygun tıbbi işlemlerin gerçekleştirilmesi, mümkün olduğu takdirde

¹³Husain v. Olympic Airways, 541 U.S.1007, 157 L. Ed. 2d 1146, 124 S.Ct. 1221 2003 (**Dempsey/Milde**, s.151).

¹⁴Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi'nin onaylanmasına dair kanun 12.06.1945 tarihli ve 6029 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanmıştır.

anlayabilecekleri bir dilde gerekli iletişim yollarının sağlanması için taraf devletlerin gerekli düzenlemeleri yapacağı hükme bağlanmıştır.

Tüzüğün 38. maddesi ise Hava Taşıtı Genel Beyannamesi'nin sağlık bölümü ile ilgilidir. Bu maddenin birinci ve fıkrası aşağıda belirtildiği gibidir:

“1. Hava taşıtının pilotu veya pilotun temsilcisi elinden geldiği ölçüde, Taraf Devletin talep etmediği durumlar haricinde, uçuş sırasında veya bir Taraf Devlet ülkesinde iniş yapılan ilk havaalanında, Ek-9'da belirtilen örneğe uygun olarak hazırlanan Hava Taşıtı Genel Beyannamesinin sağlık kısmını doldurup havaalanının yetkili makamına teslim edecektir.

2. Hava taşıtının kumandasındaki pilot veya pilotun temsilcisi, uluslararası yolculuk sırasında hava taşıtındaki sağlık koşulları ve hava taşıtına uygulanan herhangi bir sağlık önlemi hakkında Taraf Devletin talep ettiği bilgileri iletacaktır”.

Bu beyanname, hava aracında bulunan hasta yolcunun bildirilmesi için kullanılmaktadır. Son olarak, Dünya Sağlık Örgütü tarafından 2015 yılında yayınlanan Havayolu Taşımacılığında Halk Sağlığı Olaylarının Yönetimi Rehberi (*Handbook for the Management of Public Health Events in Air Transport*) de önemlidir. Bu rehber, Ebola virüsü ve MERS hastalığı (Orta Doğu solunum sendromu) dikkate alınarak güncellenmiştir. Görüldüğü üzere salgın ve bulaşıcı hastalıkların havayoluyla yayılmasını önlemek amacıyla birçok kural getirilmiştir.

O halde, havayoluyla yapılan taşımalarda koronavirüsün (Covid-19) bulaşmasını, yayılmasını önlemeye yönelik olarak getirilen kurallar da havacılık kurallarındandır. Havacılık kurallarına uyulmaması, bu kuralların ihlal edilmesi¹⁵ ise hava taşımacılığının karakteristik risklerindedir. Buna göre havacılık kurallarına uyulmaması nedeniyle sağlıklı bir yolcuya hava aracında veya biniş ya da iniş işlemleri sırasında koronavirüs (Covid-19) bulaşması kaza olarak nitelendirilebilir.

¹⁵Husain v. Olympic Airways, 541 U.S.1007, 157 L. Ed. 2d 1146, 124 S.Ct. 1221 2003 (**Dempsey/Milde**, s.151).

Koronavirüs (Covid-19) semptomları bakımından yolcuların kontrol edilmeden hava aracına alınması, uyulması gereken kurallar ile ilgili yolculara gerekli bilginin verilmemesi, sosyal mesafe kuralına uyulmaması, uçuşa katılan yolculardan ya da mürettebattan birinde veya birkaçında koronavirüs (Covid-19) tespit edilmesi halinde bu durumun diğer yolculardan saklanması, uçuş esnasında semptom gösteren yolcunun izole edilmemesi, uçuşa katılan yolculardan birinde veya birkaçında koronavirüs (Covid-19) tespit edilmesi halinde hava aracının dezenfekte edilmemesi, kabinin uygun havalandırma sistemine sahip olmaması havacılık kurallarının ihlali olarak değerlendirilebilir.

Dünya Sağlık Örgütü tarafından koronavirüs ün (Covid-19) pandemi ilan edildiği ve sağlıklı bir yolcuya hava aracında veya biniş ya da iniş işlemleri sırasında koronavirüs (Covid-19) bulaşmasının artık olağan dışı ve beklenmedik bir olay olmadığı gerekçesiyle bu durumun kaza olarak nitelendirilemeyeceği ileri sürülebilir. Ancak önemle belirtmek gerekir ki burada yolcu bakımından olağan dışı ve beklenmedik olan olay havacılık kurallarına uyulmaması, bu kurallar ihlal edilerek gerekli tedbirlerin alınmamasıdır.

Bu noktada 31 Temmuz 2019 tarihli *Labbadia v. Alitalia*¹⁶ kararı önemlidir. Bu kararda, kaza kavramı üzerinde durulmuştur. Karara konu olay, 5 Şubat 2015 tarihinde meydana gelmiştir. Davacı 5 Şubat 2015 tarihinde uçakla Londra'dan Milano'ya gitmiş, uçaktan inerken merdivenden düşmüş ve yaralanmıştır. Bunun üzerine davacı ameliyat olmuş ve bir süre hastanede yatmıştır. Davacı; uçaktan inerken arka kapıyı kullandığını, dışarıda kar yağdığını, merdiven basamaklarının metalden olduğunu, merdivenin üzerinde kanopi bulunmadığını, basamakların kar ve buzla kaplı olduğunu ileri sürmüştü ve taşıyıcıdan tazminat talep etmiştir. Bu kararda, *Saks Kararı*¹⁷ olarak da bilinen mahkeme kararına atıf yapılarak kazadan bahsedilebilmesi için, zarara sebep olan olayın yolcunun dışında gelişen (*external*), olağan dışı (*unusual*) ve beklenmedik (*unexpected*) olması ya da hava aracının normal işletiminden ziyade uygunsuz (*untoward*) işletiminden kaynaklanması gerektiği ifade edilmiştir (28 no.lu paragraf). Kararda, yağmurlu ve karlı

¹⁶Labbadia v. Alitalia (2019) EWHC 2103 (QB).

¹⁷Valerie Hermen Saks v. Air France, 470 U.S.392, 105 S.Ct. 1338 1985 (**Kırman**, s.62; **Dempsey/Milde**, s.136).

havada kanopi bulunmayan merdiven kullanılmasının davacı yolcu bakımından olağan dışı ve beklenmedik olduğu belirtilmiştir (42 no.lu paragraf).

Davacı yolcunun düşerek yaralanmasına doğrudan havaalanı personelinin ihmalinin sebep olduğu; olağan dışı ve beklenmedik bu olayın davacı yolcu dışında geliştiği; uygun merdiven kullanılmamasının hava aracının normal işletimi olarak değerlendirilemeyeceği; konvansiyonun 17. maddesi uyarınca yolcunun uğradığı zarardan taşıyıcının sorumlu olduğuna karar verilmiştir (45 no.lu paragraf).

Şubat ayında yağmur ya da kar yağması olağandır. Yağış olması halinde gerekli tedbirlerin alınmamış olması olağan dışı ve beklenmediktir. Mahkemenin de olayı bu şekilde değerlendirdiği anlaşılmaktadır.

Kararda merdivenlerin yerleştirilmesine ilişkin kurallara da değinildiği görülmektedir. Apron operasyonları kılavuzuna göre, merdivenlerin yerleştirilmesinden önce operatör tarafından kanopilerin, geçitlerin ve korkulukların güvenli konuma getirilmesi; basamaklarda kar, buz ve çöp gibi tehlike arz eden şeylerin bulunup bulunmadığının kontrol edilmesi ve bir anormallik tespit edilmesi halinde yolcuların inişine izin verilmeden önce bunların kaldırılması gerektiğine kararda dikkat çekilmiştir. Dava konusu olayın kaza olup olmadığı tartışılırken mahkeme tarafından havacılık kurallarının dikkate alındığı anlaşılmaktadır. Kanaatimizce, sağlıklı bir yolcuya hava aracında veya biniş ya da iniş işlemleri sırasında koronavirüs (Covid-19) bulaşmasının kaza olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceği tartışmasında da benzer bir durum söz konusudur.

Dünya Sağlık Örgütü tarafından koronavirüs ün (Covid-19) pandemi ilan edildiği ve Dünya Sağlık Örgütü'nün Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü (ICAO) ve Uluslararası Hava Taşımacılığı Kurumu (IATA) ile işbirliği içinde olduğu dikkate alındığında, havacılık kurallarına uyulmaması ve bu kurallar ihlal edilerek gerekli tedbirlerin alınmaması olağan dışı ve beklenmediktir. Ayrıca böyle bir durum hava aracının normal işletimiyle de bağdaşmaz. Sonuç olarak, havacılık kurallarına uyulmaması nedeniyle sağlıklı bir yolcuya hava aracında veya biniş ya da iniş işlemleri sırasında koronavirüs (Covid-19) bulaşması kaza olarak nitelendirilebilir ve taşıyıcının sorumluluğu gündeme gelebilir.

Unutulmamalıdır ki kaza ile zarar arasındaki illiyet bağının ispatı, yolcuya düşer. Yolcunun kaza ile zarar arasındaki illiyet bağını ispat edemediği durumlarda, taşıyıcının sorumluluğundan bahsedilemez¹⁸.

Üzerinde durulması gereken bir diğer husus kendisine koronavirüs (Covid-19) bulaşmasından korkan sağlıklı yolcunun taşıyıcıdan manevi tazminat talebinde bulunup bulunamayacağıdır. Yaralanmaya bağlı olarak ortaya çıkan manevi zararın taşıyıcının sorumluluğu kapsamında olduğuna şüphe yoktur¹⁹. O halde havacılık kurallarına uyulmaması nedeniyle sağlıklı bir yolcuya hava aracında veya biniş ya da iniş işlemleri sırasında koronavirüs (Covid-19) bulaşması halinde meydana gelen manevi zarar da taşıyıcının sorumluluğu kapsamındadır.

Meydana gelen bir kazada yaralanma olmaksızın yalnızca yolcunun ruhsal durumunda meydana gelen bozulmanın örneğin bunalım, şok, tedirginlik veya korku hallerinin taşıyıcının yolcunun ölmesi veya yaralanması durumunda sorumluluğunu düzenleyen 17. madde kapsamında olup olmadığı tartışmalıdır. Baskın görüş ve mahkeme kararları²⁰ bedensel zarardan bağımsız olarak yolcunun manevi tazminat talebinde bulunamayacağı yönündedir. Ancak 30 Ağustos 2017 tarihli *Doe v. Etihad Airways*²¹ kararı manevi tazminat bakımından taşıyıcının sorumluluğunun kapsamını genişleten bir karardır.

Karara konu olayda davacı yolcu Abu Dabi'den Chicago'ya giderken önünde bulunan koltuğun arka cebine elini sokmuş ve davacı yolcunun eline koltuk arka cebinde bulunan bir enjeksiyonun iğnesi batmıştır. Bu olayın devamında hastalık kapmış olabileceği korku ve endişesiyle davacı yolcu birçok test yaptırmış, bu testler negatif çıkmıştır. Davacı yolcu, bu olay nedeniyle HIV de dahil olmak üzere birçok hastalığa

¹⁸Morris v. El Al and Boeing, US District Court (SDNY), 15 Avi 17, 241 (Giemulla/Schmid/Müller-Rostin/Dettling-Ott, s.21-Article 17, parag. 48, dn.151).

¹⁹Kırman, s.86.

²⁰Ehrlich v. Am. Airlines, 360 F.3d 366, 400, 2d Cir. 2004; Sobol v. Cont'l Airlines, No. 05 CV 8992 (LBS), 2006 WL 2742051, at 1, 4, S.D.N.Y. Sept. 26, 2006; Kruger v. United Airlines, Inc., 481 F. Supp. 2d 1005, 1007, 1009, N.D. Cal 2007; Booker v. BWIA W. Indies Airways Ltd., No. 06-CV-2146 (RER), 2007 WL 1351927, at 4, E.D.N.Y. May 8, 2007 (Cunnigham, McKay: "The Montreal Convention: Can Passengers Finally Recover for Mental Injuries?", Vanderbilt Journal of Transnational Law, Vol. 41, No. 4, 2008, s.1081, dn.285).

²¹ *Doe v. Etihad Airways*, P.J.S.C., 870 F.3d 406 (6th Cir. 2017).

maruz kalma korkusu yaşadığını ileri sürerek taşıyıcıdan manevi tazminat talep etmiştir. Bu karara göre, Montreal Konvansiyonu'nun 17. maddesi uyarınca manevi tazminat talep edilebilmesi için, manevi zararın yani acı, elem ve ızdırabın doğrudan ilgili bedensel zarardan kaynaklanmasına gerek yoktur, manevi zararın kaza ile ilişkilendirilebilmesi yeterlidir.

Uçuş esnasında yolcunun elini önünde bulunan koltuğun arka cebine soktuğunu, koltuk arka cebinde kullanılmış nemli bir maskenin bulunduğunu ve yolcunun bu maskeye dokunduğunu varsayalım. Acaba böyle bir durumda kendisine koronavirüs (covid-19) bulaşmasından korkan sağlıklı yolcu taşıyıcıdan manevi tazminat talep edebilir mi? *Doe v. Etihad Airways*²² kararı dikkate alındığında, yolcunun testi negatif çıksa dahi taşıyıcıdan manevi tazminat talep edebileceği söylenebilir. Zira koltuk arka cebinde kullanılmış nemli bir maskenin bulunması kaza olarak nitelendirilebilir. Gerçekten de böyle bir olay, yolcu için olağan dışı ve beklenmediktir. Ayrıca ilgili karara göre, taşıyıcıdan manevi tazminat talep edilebilmesi için, manevi zararın yani acı, elem ve ızdırabın doğrudan ilgili bedensel zarardan kaynaklanmasına gerek yoktur, manevi zararın kaza ile ilişkilendirilebilmesi yeterlidir. Böyle bir olayın gerçekleşmesi halinde belki de yolcu, şüpheli vaka olarak işlem görecektir, teste tabi tutulacak ve karantinaya alınacaktır. Şüphesiz bütün bu işlemler yolcu bakımından acı, elem ve ıstıraba sebep olur.

Sonuç olarak, 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu uyarınca, taşıyıcının yolcunun ölümü veya yaralanması halinde meydana gelen zarardan sorumlu tutulabilmesi için, zararın bir kaza sonucunda ve bu kazanın da yolcunun hava aracı içinde bulunduğu veya hava aracına bindiği veya hava aracından indiği sırada meydana gelmesi gerekir. Bir olayın kaza olarak nitelendirilebilmesi için de olayın hava taşımacılığının karakteristik riskleri arasında yer alması gerekir. Havacılık kurallarına uyulmaması da hava taşımacılığının karakteristik riskleri arasında yer alır. Salgın ve bulaşıcı hastalıkların havayoluyla yayılmasını önlemek amacıyla birçok kural getirilmiştir. Havayoluyla yapılan taşımalarda koronavirüsün (Covid-19) bulaşmasını, yayılmasını önlemeye yönelik olarak getirilen kurallar da havacılık kurallarındandır. Havacılık kurallarına uyulmaması, bu kuralların ihlal edilmesi ise hava taşımacılığının karakteristik risklerindedir. Buna göre

²² *Doe v. Etihad Airways*, P.J.S.C., 870 F.3d 406 (6th Cir. 2017).

havacılık kurallarına uyulmaması nedeniyle sağlıklı bir yolcuya hava aracında veya iniş ya da iniş işlemleri sırasında koronavirüs (Covid-19) bulaşması kaza olarak nitelendirilebilir ve taşıyıcının sorumluluğu gündeme gelebilir; meydana gelen zararın giderilmesi talebiyle maddi ve manevi tazminat davası açılabilir.