

**HAVAYOLUYLA YOLCU TAŞIMALARINDA YOLCUNUN
ÖLÜM VEYA CİSMANİ ZARARA UĞRAMASI HALİNE
İLİŞKİN YAPILACAK ZORUNLU MALİ MESULİYET
SİGORTASI**

Yrd.Doç.Dr. Banu BOZKURT BOZABALI*

ÖZET

Bu çalışmanın konusunu, havayoluyla yolcu taşımalarında, yolcunun ölümü veya cismani zarara uğramasından doğan taşıyanın hukuki sorumluluğunun zorunlu mali mesuliyet sigortası kapsamında değerlendirilmesi oluşturmaktadır. Bu bağlamda taşıyanın söz konusu sorumluluğu zorunlu mali mesuliyet sigortası kapsamına alınmış; buna ilişkin de 2011 yılında tekrar gözden geçirilen bir Yönetmelik çıkarılmıştır. Taşıyanın yapmakla mükellef olduğu zorunlu mali mesuliyet sigortasının içeriği de bu Yönetmelik kapsamında somutlaştırılmıştır. Bu kapsamda çalışmanın amacını da, bu Yönetmelik kapsamında öngörülen zorunlu mali mesuliyet sigortasının içeriğini incelemek oluşturmaktadır.

***Anahtar Kelimeler:** Havayoluyla Yolcu Taşıma, Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Türk Sivil Havacılık Kanunu, Türkiye Cumhuriyeti Sınırları İçinde İniş veya Kalkış Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçları Mali Mesuliyet Sigortası Hakkında Yönetmelik, Türkiye Cumhuriyeti Sınırları İçinde İniş veya Kalkış Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçları Mali Mesuliyet Sigortası Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik.*

**ABOUT THE COMPULSORY AVIATION INSURANCE OF
THE LIABILITY OF AIR CARRIER IN CASE OF DEATH OR
BODILY INJURY OF THE PASSENGER**

ABSTRACT

* Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku ABD Öğretim Üyesi

The subject of this article is to review the compulsory aviation insurance of the liability of air carrier in case of death or bodily injury of the passenger. In this context, the mentioned liability of the air carrier was subjected to the compulsory insurance regulated by a Regulation which was revised in 2011. By the way, the compulsory insurance's content was concretized by this Regulation. In this context, the aim of this article is to analyze in depth the content of the mentioned compulsory aviation insurance.

Key words: *Carriage of passenger by air; agreement on the carriage of passenger by air; Turkish Civil Aviation Code, Regulation on the Compulsory Aviation Insurance Law for the Civil Aircraft Landing on or Taking Off from Turkish Republic Territory; Regulation Amending the Regulation on the Compulsory Aviation Insurance Law for the Civil Aircraft Landing on or Taking Off from Turkish Republic Territory.*

1. GİRİŞ

XIX. yüzyılda Avrupa'da baş gösteren bireysel ve sosyal güvenlik ihtiyacı XX. yüzyılda en üst noktasına ulaşmış ve endüstriyellemenin artışı sonucunda kişiler karşılaşılabilecekleri zarar ve masraflar için önceden tedbir alma ihtiyacı duymaya başlamıştır. Bu ihtiyaç sonucunda da sigorta kavramı ortaya çıkmıştır.¹

Bu şekilde ortaya çıkan sigorta kavramı, toplumların gelişmesi ile birlikte çeşitli şekillere bürünmüştür. Bu türlerden birini de, belirli rizikolara maruz bireylerden meydana gelen topluluğun güvenliğini sağlamak amacıyla ortaya çıkan mecburi sigortalar oluşturmaktadır.²

Sigorta ettiren şahsın üçüncü kişilere vermiş olduğu zararlardan doğan tazminat taleplerinden bu kişiyi kurtarmak amacındaki mesuliyet sigortaları, mecburi sigortaların bir türünü oluşturmaktadır. Zorunlu mesuliyet (sorumluluk) sigortalarında amaç bir yandan sigorta ettirenin iktisadi malvarlığına gelecek zararları önceden teminat altına almak; diğer yandan da zarar gören üçüncü

¹ ÇEKER M, *Sigorta Hukuku*, Karahan Kitabevi, 5. Baskı, Adana, Ekim 2012, s. 1-3; KENDER R, *Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku (Sigorta Hukuku)*, XII Levha Yayıncılık, İstanbul, Kasım 2011, Güncellenmiş 11. Baskı, s. 1-6; OMAĞ M. K., "Türk Hukukunda Mecburi Sigortalara ve Sorunlara Genel Bakış", Zorunlu Sigortalar Paneli, Sigorta Hukuku Türk Derneği, 19 Kasım 1993 (Kitapçık halinde basılmıştır)

² OMAĞ M. K., "Türk Hukukunda Mecburi Sigortalara ve Sorunlara Genel Bakış"

şahsın zararlarının karşılanmasına dair güvence sağlamaktır. Bu yönüyle zorunlu mesuliyet sigortalarının sosyal yönünden de bahsetmek mümkündür³.

Mesuliyet sigortaları özellikle rizikonun kişilerin ölüm veya cismani zarara uğraması ihtimalinin fazla olduğu alanlarda zorunlu kılınmıştır. Bu alanlardan birini de havayoluyla yolcu taşımacılığı oluşturmaktadır. Son yıllarda ciddi atılımlar gösteren ve kişilerin sıklıkla tercih ettiği havayoluyla yolcu taşımacılığı bu anlamda ciddi riskler taşımaktadır. Bir hava aracı kazasının söz konusu olması durumunda, bu araçta taşınan yolcuların cismani zarara uğraması veya hayatlarını kaybetmeleri kaçınılmazdır. Hal böyle olunca, gerek ulusal gerekse uluslararası düzenlemelerde, havayoluyla yolcu taşınması sırasında, yolcuların ölüm veya cismani zarara uğramasından doğan taşıyanın sorumluluğunu teminat altına alma zorunluluğu doğmuş ve bu zorunluluk da bu konuda taşıyana zorunlu mali mesuliyet sigortası yaptırma yükümlülüğü ihdas edilerek giderilmeye çalışılmıştır.

Bu doğrultuda, bu çalışmada da öncelikle sigorta kavramı ve havayoluyla yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin genel açıklamalar verilecek; sonrasında da yolcunun ölüm ve cismani zarara uğraması rizikosuna ilişkin zorunlu mali mesuliyet sigortası, bunu düzenleyen yönetmelik ve Türk Sivil Havacılık Kanunu hükümleri başta olmak üzere, uluslararası mevzuat da dikkate alınarak, ayrıntılı biçimde ele alınacaktır.

2. SİGORTA KAVRAMI VE ZORUNLU MALİ MESULİYET SİGORTASI

a. Sigorta Kavramı, Sigorta Akdi Ve Türleri

Sigorta kavramının ortaya çıkış amacı, giriş kısmında da belirtildiği üzere, sonradan oluşabilecek zararlara karşı önceden tedbir alma ihtiyacıdır. Bu ihtiyacın sebebini de kişilerin kendilerini güvende hissetmeleri gereksinimi oluşturmaktadır. Bu doğrultuda aslında sigorta ile yapılan, tedbir alma ihtiyacı duyan kişiler arasında, sonradan oluşabilecek zararların sonuçlarını dağıtmaktır⁴.

Bu kapsamda sigorta kavramı, aynı veya benzer tehlikelere maruz kalan kişiler topluluğunda, rizikonun gerçekleşmesi sonucunda ortaya çıkacak

³ KENDER R, “Mesuliyet Sigortasının Mahiyeti ve Türleri (Mesuliyet Sigortası)”, Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları, III: Sigorta Semineri, Sigorta Hukuku Türk Derneği, 4-7 Nisan 1977 (Kitapçık halinde basılmıştır)

⁴ ÇEKER M, a.g.e, s. 1-3; KENDER R, *Sigorta Hukuku*, s. 1-6

ihtiyacın belirli bir prim karşılığında giderilmesine ilişkin bağımsız bir hukuki talep hakkına sahip olmak şeklinde tanımlanabilir⁵.

Bu şekilde tanımlanan sigorta kavramından başka, Türk Ticaret Kanununun⁶ 1401. maddesinin ilk fıkrasında sigorta sözleşmesinin tanımı yapılmaktadır. Buna göre “*Sigorta sözleşmesi, sigortacının bir prim karşılığında, kişinin para ile ölçülebilir bir menfaatini zarara uğratan tehlikenin, rizikonun, meydana gelmesi hâlinde bunu tazmin etmeyi ya da bir veya birkaç kişinin hayat süreleri sebebiyle ya da hayatlarında gerçekleşen bazı olaylar dolayısıyla bir para ödemeyi veya diğer edimlerde bulunmayı yükümlendiği sözleşmedir*”. 6762 sayılı önceki Ticaret Kanununda da bulunan bu tanım doktrinde eleştirilmektedir⁷. Gerçekten de bu tanıma bakıldığında, öncelikle sigorta sözleşmesi sanki tek tarafa borç yükleyen bir akit gibi gözükmekte; sigortacının, riziko gerçekleşene kadar herhangi bir borcunun olmadığı şeklinde bir sonuç çıkarmaya elverişli bulunmaktadır. Oysa sigortacı, sigorta sözleşmesi akdedildiği andan itibaren sigorta ettireni himaye borcu altına girmekte; sigorta ettirenin rizikosunu aynı rizikoya maruz bulunan kişi topluluğu üzerinde dağıtmaktadır⁸.

Bu nedenle sigorta sözleşmesi, doktrinde de genel kabul gördüğü üzere, sigortacının sigorta himayesini (rizikoyu taşıma borcunu) sigorta ettirenin de prim ödeme borcunu üstlendiği tam iki tarafa borç yükleyen sözleşme şeklinde tanımlanmaktadır⁹.

Sigorta sözleşmesi doktrinde farklı birtakım kıstaslara göre birtakım tasniflere tabi tutulmaktadır¹⁰. Bu doğrultuda ihtiyaçların karşılanması kıstasına göre yapılan tasnifte sigorta sözleşmeleri somut olarak zarar sigortası ve soyut olarak meblağ sigortası şeklinde iki ana bölüme ayrılmakta; zarar sigortası da kendi içerisinde aktif ve pasif sigortası olarak iki alt bölümde incelenmektedir¹¹. Buna göre, kişilerin sigorta konusu rizikonun gerçekleşmesi sonucunda ortaya çıkacak zararlarının karşılanmasının amaçlandığı sigorta türü zarar sigortasıdır¹². Sigorta sözleşmesinde zararın karşılanması değil de rizikonun gerçekleşmesi halinde sigorta sözleşmesinde öngörülen meblağın ödenmesinin söz konusu

⁵ Aynı doğrultuda bkz. ÇEKER M, a.g.e, s. 2; KENDER R, *Sigorta Hukuku*, s. 3

⁶ 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu, bundan böyle TTK olarak anılacaktır.

⁷ Bu hususta eleştiriler ve ayrıntılı açıklamalar için bkz. KENDER R, *Sigorta Hukuku*, s. 162

⁸ Bu hususta daha ayrıntılı açıklamalar için bkz. KENDER, *Sigorta Hukuku*, s. 162-166

⁹ ÇEKER M, a.g.e, s. 57; KENDER R, *Sigorta Hukuku*, s. 167; ZEYNELOĞLU A, *Taşıma Hukuku*, Yetkin Yayınları, 2. Baskı, Ankara 1993, s. 363

¹⁰ Bu doğrultuda yapılan tasnifler TTK’da yapılan tasniften farklı ve daha geniştir. Konu hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. KENDER R, *Sigorta Hukuku*, 198-205

¹¹ KENDER R, *Sigorta Hukuku*, s. 200.

¹² ÇEKER M, a.g.e, 133-135; KENDER R, *Sigorta Hukuku*, s. 201-203

olduğu halde meblağ sigortasından söz edilir¹³. Zarar ve meblağ sigortalarında amaç birbirinden farklıdır. Zarar sigortası ile amaçlanan, sigortalanan değer üzerindeki menfaate gelen zararın (aktif sigortası) veya malvarlığından ortaya çıkan ya da artan birtakım pasiflerin (pasif sigortası) sigorta sözleşmesi ile teminat altına alınması iken meblağ sigortası ile amaçlanan rizikonun gerçekleşmesi durumunda sadece belirli bir paranın ödenmesi/elde edilmesidir¹⁴.

Rizikonun konusuna göre ise sigorta sözleşmesi malvarlığı sigortası ve şahıs varlığı sigortası olarak ikiye ayrılmaktadır. Malvarlığı sigortası herhangi bir olayın gerçekleşmesi sonucunda malvarlığında meydana gelen zararın karşılanmasını teminat altına almaktadır¹⁵. Şahıs varlığı sigortasında ise kişilerin vücut bütünlüğü veya yaşamlarına ilişkin rizikolar teminat altına alınmaktadır¹⁶.

b. Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası

Bir önceki paragrafta da belirtildiği üzere, sigortacı ile sigorta ettiren arasındaki sigorta ilişkisi bir sözleşmenin akdedilmesi ile ortaya çıkar. Bu kapsamda sigorta sözleşmesi açısından da borçlar hukukunun genel prensipleri geçerli olmaktadır. Borçlar hukukunda sözleşmeler açısından geçerli olan en temel prensip, sözleşme özgürlüğü ilkesidir¹⁷ ki sigorta sözleşmesinde de bu ilke hakimdir. Bu prensip uyarınca sigortacı ve sigorta ettiren, kural olarak sözleşmenin içeriğini serbestçe tayin edebilmeli, değiştirebilmeli; sözleşmenin tipini isteklerine göre belirleyebilmeli ve son olarak da sözleşme yapıp yapmamak konusunda da serbestçe hareket edebilmelidirler.

Sigorta sözleşmesi açısından sözleşme özgürlüğü prensibini değerlendirmek gerekirse, bu özgürlüğün içeriği, sosyal nedenlerle belirli konularda Sigortacılık Kanunu ve buna dayanılarak çıkarılan Yönetmeliklerle sınırlandırılmıştır. Öncelikle sigorta sözleşmelerinin içeriğinin tespitine ilişkin

¹³ ÇEKER M, a.g.e, 133, 299-300. Meblağ sigortası sadece hayat sigortaları açısından söz konusu olabilir. Buna ilişkin bkz. KENDER R, *Sigorta Hukuku*, s. 200

¹⁴ ÇEKER M, a.g.e, 133-135, 299-301; KENDER R, *Sigorta Hukuku*, s. 201-205

¹⁵ ÇEKER M, a.g.e, 133-135; KENDER R, *Sigorta Hukuku*, s. 204-205

¹⁶ Bu kapsamda şahıs sigortalarının en önemli örneğini hayat sigortası teşkil etmektedir. ÇEKER M, a.g.e, 299-301; KENDER R, *Sigorta Hukuku*, s. 204-205

¹⁷ Sözleşme özgürlüğü prensibi hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. ANTALYA G, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Beta Yayınevi, İstanbul 2012, cilt: 1, s. 261-264; HATEMİ/GÖKYAYLA, *Borçlar Hukuku Genel Bölüm*, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2011, s. 58-61; KILIÇOĞLU M. A, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Turhan Kitabevi, 16. Baskı, Ankara 2012, s. 73-78; OĞUZMAN M. K, ÖZ T, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Vedat Kitapçılık, 9. Baskı, İstanbul 2011, cilt: 1, s. 24-25; REİSOĞLU S, *Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Beta Yayınevi, 23. Baskı, İstanbul 2012, s. 133-134

birtakım kurallar konmuş ve bu kuralların, bunlarla korunan taraf aleyhine (ki bu çoğu zaman sigorta ettiren/sigortalıdır) değiştirilememesi şart koşulmuştur¹⁸.

Ancak burada sözleşme özgürlüğüne getirilen en temel ve dikkat çekici kısıtlamayı, sözleşme yapıp yapmama özgürlüğüne müdahale oluşturmaktadır. Diğer bir ifade ile kanun koyucu, gerekli gördüğü alanlarda, kanun veya kanun hükmünde kararname ile belirli alanlarda kişilerin sigorta sözleşmesi akdetmelerini zorunlu kılmıştır¹⁹. Zorunlu sigortalar, kanunen öngörülen sigorta sözleşmesi yapma mecburiyetinden ileri geldikleri için mecburi niteliktedirler. Burada sözleşme yapma özgürlüğüne açık bir müdahale söz konusu olduğu için, zorunlu sigortaların mutlaka kanun hükümleri ile ihdas edilmesi gerektiğinin altı bir kere daha çizilmelidir²⁰. Bu bağlamda zorunlu sigortalar sözleşme özgürlüğü ve buna bağlı diğer birtakım özgürlüklerin istisnası niteliğindedir. Bu nedenle de mutlak geçerli sayılabilecek, genel-geçer bir zorunlu sigorta modeli mevcut değildir. Diğer bir deyişle, bu sigortalar nispi niteliktedir²¹.

Bu doğrultuda zorunlu sigorta ihdas edilmesi ihtiyacının özellikle mali mesuliyet (sorumluluk) sigortaları açısından baş gösterdiği ve kanun koyucunun özellikle bu alanda birçok konuda zorunlu mali mesuliyet sigortası ihdas ettiği belirtilmelidir.

Mali mesuliyet sigortasında amaç, sigorta ettiren kişinin üçüncü kişilere vermiş olduğu zararlardan doğacak tazminat taleplerinden bu kişiyi kurtarmaktır. Bu sigorta türünde sigortacı, belirli bir olayın gerçekleşmesi sonucunda sigorta ettirenin malvarlığının pasifinde meydana gelen veya gelebilecek her türlü azalmayı teminat altına almaktadır²². Burada zararı doğuracak olay sözleşme yapıldığı anda belli iken, bu olayın doğuracağı zararlardan doğacak sigorta ettirenin sorumluluğu belli değildir. Bu doğrultuda mali mesuliyet sigortalarının somut zarar sigortasının bir alt türü olan pasif

¹⁸ Bu hususta Müsteşarlık tarafından onaylanan sigorta genel şartları ile sigortacının bağlı olduğu belirtilmelidir. Konuya ilişkin ayrıntılı açıklamalar için bkz. ÇEKEN M, a.g.e, s. 61-62; KENDER R, *Sigorta Hukuku*, s. 31-32

¹⁹ Hatta kimi zaman Yönetmelikler ile de bu zorunluluğu ihdas etmektedir ki bu husus doktrinde haklı olarak eleştirilmektedir. Bu konu ve sigorta sözleşmesi yapma zorunluluğu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. ÇEKEN M, a.g.e, s. 74-77; KENDER R, *Sigorta Hukuku*, s. 191-198

²⁰ Ancak maalesef, Sigortacılık Kanunu'nun 13. maddesinin ilk fıkrası uyarınca Bakanlığın gerekli gördüğü hallerde zorunlu sigorta ihdas edebileceği hüküm altına alınmıştır. Hatta uygulamada Yönetmelikler ile de zorunlu sigortaların ihdas edildiği görülmektedir (örneğin Okul Servis Araçları Hizmet Yönetmeliğinin 9. maddesinde öngörülmüş olan zorunlu sigorta)

²¹ Konu hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. OMAĞ M. K, "*Türk Hukukunda Mecburi Sigortalara Genel Bakış*"

²² Konu hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. ÇEKER M, s. 134-135; KENDER R, "*Mesuliyet Sigortası*"

sigortası niteliğinde olduğunu burada belirtmek gerekmektedir²³. Bu sigortanın devreye girmesi için öncelikle sigorta ettirenin sigorta sözleşmesine öngörülen bir olay sebebiyle sorumluluğu, dolayısıyla ortaya çıkan zararı tazmin etme borcu doğmalı ve zarar gören şahsın tazminat talebi ile sigorta ettirenin malvarlığının pasifinde bir artış meydana gelmelidir. İşte mali mesuliyet sigortası da bu artışı ortadan kaldırmak için devreye girmekte ve sigortacı, sigorta ettirenin sorumluluğuna konu olan bu zararı tazmin ederek, sigorta ettirenin pasifindeki artışı ortadan kaldırmaktadır²⁴. Bu sigorta türünde sigorta bedeli, yani sigorta edilen bir menfaat söz konusu olmadığı için sigorta poliçesine konu edilen meblağ, ancak sigortacının sorumluluğunun üst sınırını belirlemektedir. Diğer bir ifadeyle mali mesuliyet sigortaları, pasif sigortasının bir türü olduğu için burada, sigorta değeri değil sadece sigorta bedeli söz konusu olmaktadır²⁵.

Mali mesuliyet sigortaları, sorumluluk hukukuna paralel bir gelişme göstermiş ve toplumdaki sorumluluk hissi geliştikçe mali mesuliyet sigortası uygulaması çoğalmış; hatta zaman içerisinde birçoğu zorunlu hale gelmiştir. Bu kapsamda zorunlu mali mesuliyet sigortası ihdas ederken kanun koyucunun amacını, bir yandan milli servetin korunması ve belirli bir rizikoya maruz kalan kişilerin korunması oluştururken diğer yandan da diğer yandan da rizikonun gerçekleşmesi sonucunda zarar gören üçüncü kişi niteliğindeki sigortalının da korunması da oluşturmaktadır²⁶.

3. HAVAYOLUYLA YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

a. Genel Açıklamalar

Taşıma fiili, bir şey ya da bir kişinin bir yerden alınıp başka bir yere götürülmesi yani o şeyin yer değiştirmesidir²⁷. Bu yer değiştirme işlemi

²³ KENDER R, *Sigorta Hukuku*, s. 204. Ayrıca sigorta türlerine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. yukarıda §II/a

²⁴ Ayrıca bkz. ÇEKER M, s. 134-135; KENDER R, “*Mesuliyet Sigortası*”; KENDER R, *Sigorta Hukuku*, 191-193

²⁵ KENDER R, *Sigorta Hukuku*, s. 297. Sigorta bedeli taraflarca kararlaştırılarak poliçede gösterilen ve sigortacının sorumluluğunun azami sınırını oluşturan tutardır. Ayrıntılı bilgi için bkz. ÇEKER M, a.g.e, s. 68-69; KENDER R, *Sigorta Hukuku*, s. 293-294

²⁶ Bu doğrultuda zorunlu mali mesuliyet sigortasının amacının hiçbir şekilde fon yaratmak olmadığı da, daha doğru bir ifade ile olmaması gerektiği de, burada ayrıca belirtilmelidir. Aynı görüşte ve ayrıntılı açıklamalar için bkz. KENDER R, “*Mesuliyet Sigortası*”, KENDER R, *Sigorta Hukuku*, s. 191-197.

²⁷ GENÇTÜRK M, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk)*, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006, s. 11; MERCADAL B, *Droit Des Transports Terrestres et Aériens*, Dalloz, Paris 1996, s. 1; SÖZER, *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi (Yük Taşıma)*, Vedat Kitapçılık, Genişletilmiş 2. Baskı, İstanbul 2009, s. 1; ÜLGEN H,

yapılırken çeşitli araçlar kullanılabilir. Yapılan taşıma fiili de kullanılan araca göre karayoluyla taşıma, denizyoluyla taşıma, havayoluyla taşıma, demiryoluyla taşıma veya birden çok aracın kullanılması halinde multimodal taşıma olarak sınıflandırılır²⁸.

Havayoluyla taşıma söz konusu olduğunda, bu taşımanın havada seyir kabiliyeti olan araçlar ile yapılması gerektiği de aşikardır²⁹.

Tıpkı diğer taşıma sözleşmelerinde olduğu gibi havayoluyla taşıma sözleşmesi de taşıyan ile taşıtan veya yolcu arasında yapılmaktadır³⁰.

Havayoluyla taşıma sözleşmesinin esaslı unsurlarını taşıma taahhüdü ve ücret oluşturmaktadır. Gerçekten de havayoluyla taşıma sözleşmesi kurulurken taşıyan, taşımanın konusunu oluşturan yolcu veya yükü bir yerden bir yere taşımayı taahhüt etmekte; taşıtan veya yolcu da bunun karşılığında taşıyana ücret ödemeyi üstlenmektedir. Bu niteliği ile taşıma sözleşmesi tam iki tarafa borç yükleyen sözleşme niteliğindedir³¹.

Havayoluyla taşıma sözleşmesinin istisna akdi mi vekalet akdi mi olduğu yoksa kendisine özgü niteliği olan bağımsız bir sözleşme (sui generis) mi olduğu doktrinde uzun süre tartışılmıştır³². Türk hukukunda hakim görüş,

Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları (Uluslararası Taşıma), İstanbul Ticaret Odası Yayınları, Yayın No: 198827, İstanbul 1988, s. 1.

²⁸ GENÇTÜRK M, a.g.e, s. 38; SÖZER B, a.g.e s. 6-8

²⁹ Türk Sivil Havacılık Kanununun (TSHK) 3. maddesinin b bendinde hava aracı, *havalanabilen ve havada seyredilme kabiliyetine sahip her türlü araç* olarak tanımlanmıştır. Ancak bu tanım yeterince açık olmamakta ve tanımın kapsamına hovercraft, planöt gibi havada seyretme kabiliyetine sahip diğer araçlar da dahil edilmektedir. Bu nedenle TSHK'nın 106. maddesi uyarınca başvurulabilecek olan Chicago Konvansiyonu'nun H Ekindeki tanım da buna eklenerek havada seyredilme kabiliyetine sahip olan ve hava reaksiyonlarından atmosferde destek sağlayabilen her araç hava aracı olarak nitelendirilmelidir. Konu hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. BOZKURT BOZABALI B, *Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu*, Seçkin Yayınları, Ocak 2013, s. 37-39; GÖKNİL M. N, *Hava Hukuku*, İstanbul Üniversitesi Yayınları Yayın No: 484, İstanbul 1951, s. 141; KIRMAN A, *Havayolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1990, s. 56-57; SÖZER B, *Yük Taşıma*, s. 17-18

³⁰ Konu hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. BOZABALI BOZKURT B, a.g.e, s. 27-34, 39-43; GENÇTÜRK M, a.g.e, s. 25-34; SÖZER B, *Yük Taşıma*, s. 36-54

³¹ Konu hakkında ayrıntılı bilgi ve açıklamalar için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 34; SÖZER B, *Yük Taşıma*, s. 39; ÜLGEN H, *Hava Taşıma Sözleşmesi (Hava Taşıma)*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1987, s. 43-44

³² Bu tartışmalar ve ayrıntılı görüşler için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, 35-37, 46; GENÇTÜRK M, a.g.e, s. 22; SÖZER B, *Yük Taşıma*, s. 54-55; ÜLGEN H, *Hava Taşıma*, s. 8-9, 45-46

havayoluyla taşıma sözleşmesinin işgörme sözleşmelerinden istisna akdi niteliğinde olduğudur³³.

Havayoluyla taşıma sözleşmesinin konusunu yükün hava aracı ile bir yerden bir yere taşınması oluşturabileceği gibi, yolcunun da bir yerden bir yere taşınması oluşturabilir³⁴.

Bu kapsamda yolcunun tanımının yapılması gerekmektedir. Yolcu, taşıyanın, taşıma sözleşmesine dayanarak taşımayı üstlendiği, uçuş personeli dışında, hava aracında bulunan canlı kişi olarak tanımlanabilir³⁵. Bu doğrultuda yolcu, taşıma sözleşmesinin karşı tarafını oluşturan ve uçuş ekibi dışında uçakta bulunan kimse olarak anlaşılmalıdır³⁶.

Havayoluyla yolcu taşıma sözleşmelerinde taşıma yalnız gidiş (one way), gidiş-dönüş (round trip) veya dairevi seyahatler (circle trip)³⁷ şeklinde ortaya çıkabilir. Benzer şekilde bu taşımalarda birden çok taşıyan söz konusu olabilir. Böyle bir durumda her bir taşıyanın kendi kontrolü altında yapılan taşımadan sorumlu olacağı kabul edilmektedir³⁸.

b. Uygulanacak Hükümler

TSHK 5. maddesi uyarınca Türk hava sahasında yapılacak uçuşlar bakımından bu kanun hükümleri uygulanacaktır.

Kanununun 106. maddesi, bu kanunda hüküm bulunmayan hallerde Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu uluslararası antlaşmaların, bunlarda da hüküm bulunmaması durumunda TTK hükümlerinin uygulama alanı bulacağını öngörmektedir.

Bu kapsamda Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu uluslararası antlaşmalar ile kanun koyucunun burada neyi ifade etmek istediği açıklanmalıdır. Kanun koyucunun burada, her şeyden önce La Haye ve 1975

³³ Bu görüş tarafımızca da benimsenmektedir. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, 35-37, 46; SÖZER B, *Yük Taşıma*, s. 54-55

³⁴ Havayoluyla yük taşınması konumuz dışında kaldığından, bundan sonraki açıklamalar havayoluyla yolcu taşıma sözleşmesi esas alınarak yapılacaktır.

³⁵ BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 39-40; KIRMAN A, a.g.e, s. 25; SÖZER B, *Yük Taşıma*, s. 48-49; ÜLGEN *Hava Taşıma*, s. 48

³⁶ Uçuş ekibine kimlerin dahil edilmesi gerektiğine ilişkin ayrıntılı açıklamalar için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 41-43; KIRMAN A, a.g.e, s. 26-27

³⁷ İzmir – İstanbul – Adana – İzmir gibi başlangıç ve bitiş noktaları aynı veya farklı olmakla beraber arada başka taşıma noktalarının da bulunduğu seyahatler için bu terim kullanılmaktadır. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 47; ÜLGEN H, *Hava Taşıma*, s. 52

³⁸ Fiili taşıyan, alt taşıyan ve mütevali taşıma kavramları hakkında ayrıntılı bilgi ve açıklamalar için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 61-65, 109-111, 168-169; KIRMAN A, a.g.e, 28-32, 34-35, 142-143; ÜLGEN H, *Hava Taşıma*, s. 61-65

Montreal Protokolleri ile değişik Varşova Konvansiyonu'na atıf yapmak istediği açıktır³⁹. Ancak burada TSHK sadece Varşova/La Haye Konvansiyonu'na değil, benzer şekilde Anayasanın ilgili hükümleri uyarınca Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu, havayoluyla taşımalara ilişkin diğer uluslararası antlaşmalara da atıf yaptığının kabul edilmesi gerekmektedir⁴⁰.

Burada tartışmaların asıl odaklandığı ikinci husus ise TSHK 106. maddenin yapmış olduğu atıf uyarınca TTK'nın hangi hükümlerinin havayoluyla yolcu taşımalar için uygulama alanı bulacağı hususudur. Buna ilişkin olarak öncelikle, TTK'nın ticari iş, tacir ve ticaret şirketlerine ilişkin hükümlerinin, havayoluyla yolcu taşıyan kişinin tacir ve ticaret şirketi olacağından hareketle, uygulama alanı bulacağı tespiti yapılabilir. Tartışma bu hükümlerden kaynaklanmamaktadır. Burada, TTK 850 ve devamında öngörülen Taşıma İşleri Genel Hükümler başlığı altında düzenlenen hükümler de acaba havayoluyla yolcu taşımaları için uygulama alanı bulacak mıdır? Diğer bir şekilde belirtmek gerekirse, acaba TTK 852. maddede öngörülen “Deniz, demir ve hava yoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümler saklıdır” hükmü, artık 850 ve devamında öngörülen hükümlerin havayoluyla yolcu taşıma sözleşmeleri için uygulanabilme imkanını ortadan kaldırmakta mıdır? Gerçekten de TTK 851 ve 852. maddelerinde TTK 850 ve devamı hükümlerinin uygulama alanı belirlenmekte ve 852. maddede de açık biçimde havayoluyla yapılan taşımalara ilişkin özel hükümlerin mevcut olması sebebiyle bu kısım hükümlerin bu taşımalara uygulanamayacağı hüküm altına alınmaktadır. Hal böyle olunca, TSHK 106. madde ile yapılan TTK atfına bir anlam verilmesi gerekmektedir. Buna göre, atfa ilişkin akla gelebilecek diğer hükümler ise TTK'da deniz yoluyla yapılan taşımalara ilişkin 931 ve devamı düzenlemeleridir. Burada, havayoluyla yapılan taşımaların niteliği ve özellikleri göz önünde bulundurulduğunda, TTK 850 ve devamında öngörülen hükümlere kıyasla TTK 931 ve devamında öngörülen deniz yoluyla taşımalara ilişkin hükümlerin bu taşımaların özüne daha uygun düştüğü düşünülmektedir⁴¹. Bu nedenle, TSHK 106. maddedeki atıf uyarınca, havayoluyla yolcu taşıma sözleşmeleri açısından genel hükümlerin yanında, özüne uygun düştüğü ölçüde deniz yoluyla yapılan

³⁹ Bu hususta ve Konvansiyon ile Protokoller hakkında daha ayrıntılı açıklamalar için bkz BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 49-99; KIRMAN A, a.g.e, s. 8-17; SÖZER B, *Yük Taşıma*, s. 57-79, 104-121; ÜLGEN H, *Hava Taşıma*, s. 12-33

⁴⁰ Aynı yönde ve ayrıntılı açıklamalar için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 94-96; SÖZER, a.g.e, s. 110-115. Bu hususta karşı görüşte bkz. ÜLGEN H, *Hava Taşıma*, s. 33-34. Bu doğrultuda, bu atıf uyarınca artık 1999 Montreal Konvansiyonunun da ülkemiz açısından yürürlüğe girdiği ve havayoluyla yolcu taşımalarında TSHK'da hüküm bulunmayan hallerde uygulanacağına da belirtilmesi gerekmektedir. Bu konuda daha ayrıntılı açıklamalar için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 9-96

⁴¹ Değerli hocamız Prof. Dr. Tahir ÇAĞA'nın da belirttiği gibi “*Hava Hukuku Deniz Hukukundan azmıştır*”. SÖZER B, *Yük Taşıma*, s. 119 (aynen alıntı)

taşımalara ilişkin TTK 931 ve devamı hükümlerinin de uygulama alanı bulacağı kabul edilmelidir⁴².

Bu açıklama ve tartışmalar doğrultusunda, genel olarak belirtmek gerekirse, havayoluyla yolcu taşıma sözleşmesine ilişkin bir uyumsuzluk halinde hakim, öncelikle TSHK ve Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu uluslararası antlaşmalarda uyumsuzluğa uygulanabilecek emredici hükümler olup olmadığına bakacak; bu hükümlerin varlığı durumunda bunları olaya uygulayacaktır⁴³. Emredici hükümlerin bulunmaması halinde, havayoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin akit olması dolayısıyla, tarafların sözleşme ile kararlaştırdıkları hususlar, ikinci sırada uygulama alanı bulacaktır⁴⁴. Sözleşmede hüküm bulunmayan hallerde TSHK ve bunda da düzenleme bulunmayan durumlarda Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu uluslararası antlaşmaların düzenleyici hükümleri uygulanacaktır. Burada da düzenleme bulunmayan hallerde, TSHK'nın 106. madde atfı dolayısıyla TTK'nın denizyoluyla taşımaları düzenleyen 931 ve devamı maddeleri kıyasen uygulama alanı bulacaktır⁴⁵. Ancak, bunlarda da düzenleme bulunmaması durumunda, BK'nın istisna akdi hükümlerinin, burada da düzenleme bulunmaması halinde genel nitelikli hükümlerin uygulama alanı bulacağı düşünülmektedir⁴⁶.

c. Taşıyanın Sorumluluğu

Havayoluyla yolcu taşıyan kişinin sorumluluğu TSHK 120 ile 124. maddeleri arasında düzenlenmiştir. Bu düzenlemelerde, bir önceki paragrafta da belirtildiği şekilde, Varşova/La Haye Konvansiyonu esas alınmıştır.

Bu doğrultuda, bu kısımda, havayoluyla yolcu taşıma sözleşmesinde yolcunun ölüm veya cismani zarara uğraması halinde taşıyanın sorumluluğu hükümleri ele alınacak; açıklanması gerektiği düşünülen yerlerde ayrıca mehaz niteliğindeki Varşova/La Haye Konvansiyonu'na da atıflarda bulunulacaktır.

TSHK'nın 120. maddesi, öncelikle taşıyanın sorumlu olacağı zararı ve zaman dilimini hüküm altına almıştır. Buna göre, "*Yolcunun ölümü veya*

⁴² Konu hakkında ayrıntılı değerlendirme ve tartışmalar için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 91-99; SÖZER B, *Yük Taşıma*, s. 117-120; ÜLGEN H, *Hava Hukuku*, s. 35-36.

⁴³ BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 99; SÖZER B, *Yük Taşıma*, s. 108; ÜLGEN H, *Hava Taşıma*, s. 33-35

⁴⁴ BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 99; SÖZER B, *Yük Taşıma*, s. 108-109. Burada özellikle uygulamada Uluslararası Hava Taşıma Birliği (IATA) tarafından belirlenen ve bu Birliğe üye havayolu şirketleri tarafından yolcu taşıma sözleşmelerine konulması zorunlu olan genel işlem şartlarının varlığından da bahsetmek gerekmektedir. Konu hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. www.iata.org (20.06.2013).

⁴⁵ BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 91-99; SÖZER B, *Yük Taşıma*, s. 117-120.

⁴⁶ BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 99; SÖZER B, *Yük Taşıma*, s. 116-117

herhangi bir cismani zarara uğraması halinde, bu zarara sebebiyet veren kaza hava aracında veya iniş veya binış sırasında meydana geldiği takdirde, taşıyıcı sorumludur.” Bu hüküm, Varşova Konvansiyonu’nun 17. maddesinin dilimize çevrilmiş halidir⁴⁷. Ancak hükmün, mehaz Konvansiyona uygun biçimde açıklanması gerekmektedir.

Hüküm, öncelikle taşıyanın sorumlu olacağı zararı düzenlemektedir. Buna göre taşıyan, yolcunun ölüm veya cismani zarara uğramasından sorumludur. Cismani zarar kavramı Varşova/La Haye Konvansiyonu kapsamında çok tartışılmış; özellikle bedensel zarar ile beraber veya bu zararın sonucunda ortaya çıkmayan manevi zararın bu kapsamda tazmin edilemeyeceği sonucuna varılmıştır⁴⁸. Ancak bu husus bizim hukukumuzda herhangi bir tartışmaya sebebiyet vermemiştir. Çünkü burada, TSHK hükmü gereği ölüm ve cismani zarar kavramları ve bunlardan doğan zararlar, BK’nın ilgili hükümleri gereği belirlenecektir. Bu doğrultuda BK 53. madde ölüm halinde tazmin edilecek zararları düzenlemektedir. Bu madde uyarınca havayoluyla yolcu taşıyan kişinin tazminat sorumluluğu cenaze giderleri; ölüm hemen gerçekleşmemişse diğer bir ifadeyle kişi yaralanmış ve ölüm daha sonra hastanede gerçekleşmişse tedavi giderleri ile çalışma gücünün azalması veya tamamen kaybindan kaynaklanan zararlar ile sınırlıdır⁴⁹. Maddenin son bendi taşıyanı ayrıca, ölenin desteğinden yoksun kalan kişilerin bu nedenle uğradıkları kayıplardan da sorumlu tutmaktadır⁵⁰. Ayrıca BK 56. madde uyarınca ölüm halinde, ölenin yakınlarına manevi tazminat ödenmesi de mümkündür. Buna uygun olarak, destekten yoksun kalma tazminatından farklı bir biçimde, yolcunun yakınları, yolcunun ölümünden duydukları elem ve üzüntünün tazmini için, bir manevi tazminata hak kazanmaktadırlar⁵¹

⁴⁷ *The carrier is liable for damage sustained in the event of the death or wounding of a passenger or any other bodily injury suffered by a passenger, if the accident which caused the damage so sustained took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.*

⁴⁸ Konu hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 111-129; KIRMAN A, a.g.e, s. 86-89; SÖZER B, *Yük Taşıma*, s. 94-104

⁴⁹ Bu zararlar hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. ANTALYA G, a.g.e, c:1, s. 466-468; HATEMİ/GÖKYAYLA, a.g.e, s. 152-154; KILIÇOĞLU A, a.g.e, s. 411-412; OĞUZMAN K, ÖZ T, a.g.e, c:2, s. 96-97

⁵⁰ Destekten yoksun kalma tazminatı olarak doktrinde adlandırılan bu halde, ölen kişinin mali desteği, ekonomik yardımı ve/veya bakımından mahrum kalan kişilerin, ortaya çıkan bu zararlarının da, taşıyan tarafından tazmini gerekmektedir. Destekten yoksun kalma tazminatı, sadece aile açısından değil, ölen kimsenin hismı olsun olmasın, onun desteğinden yararlanan tüm yakınları için söz konusu olmaktadır. konu hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. ANTALYA G, a.g.e, c:1, 468-484; HATEMİ/GÖKYAYLA, a.g.e, s. 155-156; KILIÇOĞLU A, a.g.e, s. 412-413; OĞUZMAN K, ÖZ T, a.g.e, c:2, s. 97-104

⁵¹ Burada önceki kanun sadece ölenin ailesi açısından manevi tazminat talebinin mümkün olacağını düzenlemekte iken 6098 sayılı BK uyarınca bu ifade yakınları olarak değiştirilmiştir. Ancak eski kanun döneminde de doktrin bu ifadeyi yakınları olarak ele almaktaydı. Konu hakkında ayrıntılı bilgi

TSHK 120. madde uyarınca taşıyanın sorumlu olacağı ikinci durum ise yolcunun cismani zarara uğraması halidir. Özellikle cismani zarar kavramı Varşova/La Haye Konvansiyonu açısından (ki Konvansiyon burada bedensel zarar⁵² ifadesini kullanmaktadır) çok tartışılmış; manevi zararın bu kapsamda tazmin edilip edilemeyeceği mahkeme kararlarına konu olmuştur⁵³. Ancak bu tartışmanın hukukumuz açısından pek de geçerli olmayacağı ortadadır⁵⁴. Burada her ne kadar Temmuz 2012’de yürürlüğe giren 6098 sayılı Borçlar Kanunu ile *cismani zarar* kavramı *bedensel zarar* ile ikame edilmişse de; madde gerekçesinde de belirtildiği üzere burada amaçlanan dilde arılaştırma yapmaktan başka bir şey değildir. Bu ifadeye dayanarak Türk hukuku açısından da manevi zararın tazmin edilemeyeceği iddiasında bulunmak, TSHK madde 120 ve BK 56. maddenin açık düzenlemesi karşısında mümkün değildir. Bu doğrultuda yolcunun cismani zarara uğraması halinde taşıyan, BK 54. maddede öngörülen tedavi giderleri, kazanç kaybı, çalışma gücünün azalması veya yitirilmesinden doğan kayıplar ile ekonomik geleceğin sarsılmasından doğan kayıplardan sorumlu olacaktır⁵⁵. Buna bağlı olarak düzenlenmiş olan BK 56. madde uyarınca taşıyan ayrıca, cismani zarara uğrayan kişiye manevi tazminat da ödemekle yükümlü olacaktır. Bu düzenlemeye göre, kişinin cismani zarara uğraması halinde maruz kaldığı elem ve ızdırap, taşıyanın manevi tazminat borcunun içeriğini oluşturmaktadır⁵⁶.

TSHK 120. madde uyarınca taşıyan belirli bir zaman dilimi içerisinde meydana gelen kaza sonucunda ortaya çıkan ölüm veya cismani zarardan doğan zararları tazmin etmekle yükümlüdür. Buna göre ölüme veya cismani zarara

için bkz. ANTALYA G, a.g.e, c:1, s. 468-484; HATEMİ/GÖKYAYLA, a.g.e, s. 155-156; KILIÇOĞLU A, a.g.e, s. 412-413; OĞUZMAN K, ÖZ T, a.g.e, c:2, 97-104

⁵² “Bodily injury”

⁵³ Anglo-Sakson hukuk sisteminin uygulandığı Amerikan ve Birleşik Krallık mahkemeleri, bedensel zarar ile beraber veya bu zarardan doğmayan (bu zarar ile illiyet bağı içerisinde olmayan) manevi zararların bu kapsamda taşıyanın sorumluluğuna yol açmayacağına hükmetmişlerdir. Bu kararlar Kontinental hukuk sistemini uygulayan diğer mahkemeleri de etkilemiştir. Konu hakkında ayrıntılı bilgi ve açıklamalar için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 111-129; KIRMAN A, a.g.e, s. 86-89; SÖZER B, *Yük Taşıma*, s. 94-104

⁵⁴ Her ne kadar BK bedensel zarar kavramını benimsemişse de; gerek TSHK’nın lafzına sadık kalmak, gerekse de uluslararası hukuk düzenlemesindeki bedensel zarar ifadesiyle karışıklığa yol açmamak için, çalışmanın bu bölümünde, cismani zarar ifadesinin kullanılması tercih edilmiştir.

⁵⁵ Bu zararlar ve bunların içeriği hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. ANTALYA G, a.g.e, c:1, s. 460-466; HATEMİ/GÖKYAYLA, a.g.e, s. 156-158; KILIÇOĞLU A, a.g.e, s. 409-411; OĞUZMAN K, ÖZ T, a.g.e, c:2, 90-95

⁵⁶ Manevi zararın kapsamı ve tazmin şartları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. . ANTALYA G, a.g.e, c:1, s. 508-514; KILIÇOĞLU A, a.g.e, s. 430-435; OĞUZMAN K, ÖZ T, a.g.e, c:2, 269-275. Duyulan elem ve üzüntünün manevi tazminatı gerektirip gerektirmediği hususunda hakimin takdir yetkisinin olduğu hususu burada belirtilmelidir. Ancak bu durum, hiçbir şekilde hukukumuz açısından da bedensel zarar olmaksızın ortaya çıkan manevi zararın tazmin edilmeyeceği şeklinde bir yorumlanmamalıdır.

sebebiyet veren kaza, uçakta veya uçağa biniş ya da uçaktan iniş işlemleri esnasında meydana gelmiş ise taşıyan bundan doğan zararlardan sorumlu olacaktır. Burada TSHK 120. maddesi her ne kadar “*iniş veya biniş sırasında*” ifadesini kullanmaktaysa da, bunu mehaz Varşova/La Haye Konvansiyonu’na uygun biçimde biniş veya iniş işlemleri esnasında ortaya çıkan kaza şeklinde anlamak daha uygun olacaktır⁵⁷. Buna göre, yolcunun uçağa binmek ya da uçaktan inmek amacıyla kendisinden istenen işlemleri taşıyanın denetimi altında yaptığı ve bulunduğu yer itibarıyla de bu işlemleri ifa etmeye uygun olduğu haller, yolcunun uçağa biniş veya uçaktan iniş işlemlerini gerçekleştirdiği zaman dilimi olarak değerlendirilmektedir⁵⁸. Bu doğrultuda daha ayrıntılı bir biçimde bir örnekle açıklamak gerekirse; mesela uçağa binmek üzere biniş kartını alıp gereken kontrollerden geçmiş yolcunun, bekleme salonunda iken meydana gelen kaza sonucunda cismani zarara uğramasından taşıyanı sorumlu tutmamak gerekir. Çünkü bu durumda yolcu, ikinci çağrı ile hava aracına alınana (veya onu hava aracına götürecek araca binene) kadar hareket serbestisine sahiptir ve hareketleri taşıyanın egemenliği altında gerçekleşmemektedir.

Bu şekilde belirlenmiş olan taşıyanın sorumluluğuna ilişkin olarak bir başka düzenlemeyi de TSHK 123. maddesi yapmakta ve Varşova/La Haye Konvansiyonu’nun 20. maddesinin ilk bendine uygun biçimde taşıyanın sorumluluktan kurtulma hali, burada hüküm altına alınmaktadır. Bu maddeye göre; “*Taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli olan bütün tedbirleri aldıklarını veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa sorumlu değildir.*” Bu düzenleme doğrultusunda havayoluyla yolcu taşıma sözleşmelerinde taşıyanın sorumluluğunun hukuki niteliği tartışılmaktadır. Madde kapsamında öngörülen bir kurtuluş imkanının varlığından hareketle bir kısım yazar, bunun sübjektif sorumluluk (kusur sorumluluğu) olduğunu savunmakta iken⁵⁹; kurtuluş imkanında öngörülen kıstasın objektif olmasından hareketle burada objektif sorumluluk (kusursuz sorumluluk) halinin mevcut olduğunu ileri süren yazarlar da bulunmaktadır⁶⁰. Burada madde ifadesinde öngörülen hallerin sübjektif haller olduğundan

⁵⁷ Konu hakkında daha ayrıntılı açıklama ve görüşler için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 210-211

⁵⁸ KIRMAN A, a.g.e, s. 67-81; ÜLGEN H, *Hava Taşıma*, s. 164-168. Yolcunun uçakta, uçağa biniş veya uçaktan iniş işlemlerini ifa ettiği zaman dilimi hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 148-157.

⁵⁹ Bu yazarlar hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 105-107; SÖZER B, a.g.e, s. 200-206 (Burada yazar her ne kadar yük taşıma sözleşmesi açısından konuyu ele almakta ise de açıklamaları yolcu taşıma sözleşmeleri açısından da geçerli olabilecek niteliktedir). Kusur sorumluluğu hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. KILIÇOĞLU A, a.g.e, s. 304-309; OĞUZMAN K, ÖZ T, a.g.e, c:2, s. 2-5

⁶⁰ Bu yazarlar hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 105-107; ÜLGEN H, *Hava Taşıma*, s. 157-160. Kusursuz sorumluluk hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. KILIÇOĞLU A, a.g.e, s. 310-316; OĞUZMAN K, ÖZ T, a.g.e, c:2, s. 2-5

hareketle, TSHK öngörülen taşıyanın sorumluluğunun subjektif sorumluluk niteliğinde olduğu; ancak havayoluyla yolcu taşıma işinin özelliği gereği bunun basit bir özen yükümü öngörmediğinden hareketle özen borcu ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu niteliğinde olduğu kabul edilmelidir⁶¹.

Taşıyanın sorumluluğu, TSHK 124. madde uyarınca sınırlandırılmıştır. Bu düzenleme uyarınca taşıyanın sorumluluk sınırı Varşova Konvansiyonu ile Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu bunu değiştiren sözleşme ve protokollere göre belirlenecektir. Bu doğrultuda ülkemizin taraf olduğu Varşova/La Haye Konvansiyonu ile bunda değişiklik yapan 1975 tarihli Montreal Protokolleri uyarınca⁶² yolcunun ölümü veya cismani zarara uğraması halinde taşıyanın sorumluluğu 250.000 Özel Çekme Hakkı (ÖÇH)⁶³ ile sınırlandırılmıştır⁶⁴.

Taşıyanın sorumluluğu her ne kadar sınırlandırılmış ise de TSHK, belirli hallerde taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanamayacağını hüküm altına almıştır. Bu kapsamda kanunda iki ayrı düzenleme göze çarpmaktadır. Bu doğrultuda taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanamayacağı ilk hal, TSHK 107. maddenin ikinci fıkrasında öngörülmüş ve bu maddede öngörülen bilgileri içeren biletin yolcuya verilmemesi ya da yolcuya hiç bilet verilmemesi halinde taşıyanın sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerden yararlanamayacağı belirtilmiştir. Bu madde, Varşova/La Haye Konvansiyonu'ndan çok daha geniş bir düzenleme getirmekte⁶⁵ ve hükmün açıklığı karşısında bunun Varşova/La Haye Konvansiyonu'na uygun biçimde yorumlanması imkanı da bulunmamaktadır⁶⁶. Burada konu özellikle elektronik bilet açısından ele

⁶¹ Konu hakkında ayrıntılı açıklamalar ve tartışmalar için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 104-108. Aksi görüşte bkz. ÜLGEN H, *Hava Taşıma*, s. 157-160

⁶² 1975 Montreal Protokolleri hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 71-73; SÖZER B, a.g.e, s. 65-66

⁶³ Özel Çekme Hakkı, Uluslararası Para Fonu (International Monetary Fund-IMF) tarafından kullanılan birim olarak anlaşılmalıdır. Konu hakkında açıklama için bkz. http://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%96zel_%C3%A7ekme_haklar%C4%B1 (20.06.2013)

⁶⁴ Burada ülkemizin 26.03.2011 tarihinden itibaren 1999 Montreal Konvansiyonu'na taraf olması dolayısıyla bu Konvansiyon hükümlerinin uygulanabileceği düşünülebilirse de, bu Konvansiyon niteliği gereği Varşova/La Haye Konvansiyonu'nu tadil eden sözleşme veya protokol niteliğinde değildir. Söz konusu Konvansiyon, Varşova/La Haye Konvansiyonu'nu yürürlükten kaldırarak onun yerine geçmektedir. 1999 Montreal Konvansiyonu hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 76-81; SÖZER B, *Yük Taşıma*, s. 70, 74-79; SÖZER Bülent, "*Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova /La Haye Sistemi'nin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi (Montreal Sözleşmesi)*", BATİDER Cilt: XXI Sayı:1, s. 141-192

⁶⁵ Konvansiyonun 3. maddesinin ikinci fıkrası burada, biletin işbu Konvansiyon hükümlerinin uygulanacağına dair ibareyi içermemesi halinde taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanamayacağını hüküm altına almaktadır. Konu hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 173-176.

⁶⁶ Aynı doğrultuda bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 217; ÜLGEN H, *Hava Taşıma*, s. 202

alınmalıdır. Havayoluyla yolcu taşıma şirketinin yolcunun elektronik posta hesabına elektronik bilet göndermesi halinde biryandan elektronik posta içeriği diğer yandan da sonrasında yolcuya tevdi edilen biniş kartının (boarding card) bilet yerine kabul edilerek taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma imkanının devam ettiği kabul edilmelidir⁶⁷.

Taşıyanın sınırlı sorumluluğunu kaldıran ikinci hal ise TSHK 126. maddede düzenlenmiştir. Bu maddeye göre, “Zararın, taşıyıcının veya adamlarının zarar vermek kastı ile veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptıkları bir hareket veya ihmali sonucunda meydana geldiği ispat edildiği takdirde; bu Kanunda öngörülen sorumluluk sınırları uygulanmaz.” Bu düzenlemeyi, mehaz niteliğindeki Varşova/La Haye Konvansiyonu’nun 25. maddesine uygun biçimde değerlendirmek gerekirse, taşıyan veya adamları ya da yardımcılarının zararı meydana getiren kazaya kasten (yani bilerek ve isteyerek) veya ağır ve şuurlu ihmalleri ile (yani, zararın doğması ihtimalini öngörmelerine rağmen cüretkar ve pervasız biçimde hareketlerine devam ederek) sebep olmaları halinde taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanamayacağı belirtilmelidir. Daha açık biçimde belirtmek gerekirse taşıyan, kendisi veya adamlarının bilerek ve isteyerek ya da istemeseler de sonucu öngörmelerine rağmen pervasızca ve cüretkar biçimde hareketlerine devam ederek ortaya çıkardıkları zararlardan sınırsız biçimde sorumlu olacaktır⁶⁸.

Bu doğrultuda taşıyanın, adamları veya çalışanlarının sınırsız sorumluluğundan bizzat sorumlu olacağından hareketle evleviyetle, adamları veya çalışanlarının görevlerini ifa ederken sebep oldukları sınırlı sorumluluğa tabi kazadan doğan zarardan da bizzat sorumlu olacağı kabulü gerekmektedir⁶⁹.

⁶⁷ BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 218

⁶⁸ Konu hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 176-186, 218-221; KIRMAN A, a.g.e, s. 154-155. Burada maddenin devamında BK 55. maddeye (eski kanun) atfın da ele alınması gerekmektedir. Bu doğrultuda söz konusu atfın, taşıyanın adamları ve yardımcılarının görevlerini ifa ederken yaptıkları eylemler dolayısıyla sınırlı sorumluluktan yararlanabilecekleri belirtmek üzere yaptığı kabul edilmelidir. Hükümet gerekçesi de bu yorumu doğrular niteliktedir. Daha açık biçimde belirtmek gerekirse, taşıyanın adamları veya yardımcılarının eylemlerinden dolayı sınırlı veya sınırsız sorumluluktan söz edebilmek için, bunların görevlerini ifa ederken yerine getirdikleri eylemlerin söz konusu olması gerekmektedir. Konu hakkında ayrıntılı açıklama ve görüşler için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 220-221; ÜLGEN H, *Hava Taşıma*, s. 205-206. Ancak bu halde dahi taşıyanın sorumluluğunun yine de davacı tarafın (diğer ifadeyle ölüm halinde ölenin yakınlarının; cismani zarar halinde zarara uğrayan kimse ve onun yakınlarının) talepleri ile sınırlı olacağı belirtilmesi gerekmektedir.

⁶⁹ Bu hususta Varşova Konvansiyonu’na La Haye Protokolü ile eklenen 25 A maddesini belirtmekte fayda vardır. Bu düzenleme ile Varşova Konvansiyonu’na eklenen bu maddeyle taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma imkanı, görevlerini ifa ederken vermiş oldukları zarar dolayısıyla taşıyanın adamları ve yardımcılarına da tanınmıştır. Konu hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. BOZKURT

Bu kapsamda son olarak, bu çalışmanın asıl konusunu teşkil eden sigorta yükümlülüğünün TSHK 132. maddesinde hüküm altına alındığı belirtilmelidir. Buna göre, “Yurt içi veya yurt dışı yolcu, yük ve posta taşımaları yapmaya yetkili kılınan taşıyıcılar, taşıma sözleşmelerinden doğabilecek zararlardan dolayı tazminat taleplerinin teminatı olmak üzere, asgari 124 üncü madde esaslarına göre saptanan sorumluluk sınırları içerisinde mali mesuliyet sigortaları yapmakla yükümlüdürler.” Maddenin devamında, sigortanın taşıyanın adamlarının bu kanun kapsamında öngörülen sorumluluklarını da kapsayacağı hüküm altına alınmıştır.

4. YOLCUNUN ÖLÜM VEYA CİSMANİ ZARARA UĞRAMASI HALİNDE ÖNGÖRÜLEN ZORUNLU MALİ MESULİYET SİGORTASINA İLİŞKİN GENEL AÇIKLAMALAR

TSHK 132. maddesi, bir önceki bölümde de belirtildiği üzere, havayoluyla yolcu taşıyan kişilerin, yolcunun ölüm veya cismani zarara uğramasına karşı zorunlu mali mesuliyet sigortası yaptırmalarını öngörmektedir. Düzenlemenin ikinci fıkrasına göre bu sigortanın, taşıyanın adamlarının görevlerini ifa ederken sebep oldukları benzer zararları da kapsamı gerekmektedir.

Maddenin üçüncü fıkrası uyarınca, bu sigortanın teminat ve şartları, uluslararası standartlar göz önünde bulundurularak, Ulaştırma Bakanlığı'nın olumlu görüşü ile Ticaret Bakanlığı tarafından hazırlanmalıdır.

Sigortanın zorunlu niteliği sebebiyle, bunu yaptırmamanın müeyyidesi de yine son fıkrada düzenlenmiştir: “Bu maddede belirtilen sigorta yükümlülüğü yerine getirilmeyen hava araçları Ulaştırma Bakanlığınca uçuştan men edilir.” (TSHK madde 132/4).

TSHK 148. maddesi de, bu kanuna dayanılarak çıkarılacak tüzük ve yönetmeliklerin, kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren 6 ay içerisinde hazırlanarak yürürlüğe konması gerektiğini hüküm altına almaktadır.

Ancak, havayoluyla yapılan taşımalara ilişkin diğer hukuki düzenlemelerde de olduğu gibi, burada da Türkiye Cumhuriyeti Sınırları İçinde İniş veya Kalkış Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçları Mali Mesuliyet Sigortası Hakkında Yönetmelik, rötartlı (!) bir biçimde, TSHK'dan 23 yıl sonra, 15 Kasım 2006 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir⁷⁰.

BOZABALI B, a.g.e, s. 58-61, 168-171; SÖZER B, *Yük Taşıma*, s. 60-61. Söz konusu düzenleme TSHK alınmamıştır. Bu doğrultuda olmak üzere bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 218-220

⁷⁰ Yönetmelik, 15.11.2006 tarih ve 26347 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmış; sonrasında gecikme zararlarını da kapsayacak şekilde gözden geçirilmiş ve 07.04.2011 tarih ve 27898 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Türkiye Cumhuriyeti Sınırları İçinde İniş veya Kalkış Yapan Türk ve Yabancı

Yönetmeliğin dayanağının TSHK 132. maddesi olduğu da Yönetmeliğin 3. maddesinde belirtilmiştir. Bu kapsamda aslında TSHK 148. maddeye dayanarak Yönetmeliğin belirtilen süre içerisinde yapılmadığı ileri sürülerek iptalinin istenmesi mümkündür. Ancak bu hususta herhangi bir başvuru olmamıştır ve Yönetmelik hali hazırda yürürlüktedir.

Burada ayrıca şunu da belirtmek gerekir ki; yurtdışına uçuş yapan sivil hava araçlarının, bu sigortadan daha kapsamlı zorunlu mali mesuliyet sigortası yaptırılması gerekmektedir. Bu zorunluluk, bir yandan Varşova/La Haye Konvansiyonu'ndan (veya uçuş yapılan ülkenin de taraf olması koşuluyla, bunu ikame eden 1999 Montreal Konvansiyonu'ndan)⁷¹; diğer yandan da havayolu şirketinin üye olması şartıyla IATA'nın kurallarından⁷² doğmaktadır.

Yönetmelik yayımlanana kadar geçen 23 yıllık süre içerisinde, havayoluyla yolcu taşıma şirketlerinin bu sigortayı ne şekilde ve hangi şartlar dahilinde yaptırdıklarına dair kimi bilgilere ulaşılmaya çalışılmıştır. Anlaşıldığı kadarıyla uygulamada, bu husustaki zorunlu mali mesuliyet sigortası, o dönemde yürürlükte bulunan Sigorta Murakabe Kanunu'nun 29. maddesinde öngörülen Türkiye'de sigorta yaptırmaya zorunluluğuna⁷³ aykırı biçimde başta İngiltere olmak üzere yabancı ülkelerde faaliyette bulunan sigorta şirketlerine ya da genel zorunlu mali mesuliyet şartları kullanılarak Türk sigorta şirketlerine yaptırılmıştır.

Yapılan incelemeler sonucunda, günümüzde de bu hususta yayımlanmış olan genel şartların bulunmadığı; ancak yabancı sigortaların şartları ile

Sivil Hava Araçları Mali Mesuliyet Sigortası Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile değişikliğe uğramıştır.

⁷¹ Her iki Konvansiyon da öngörülen sorumluluk koşulları ve sigorta hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 54-61, 76-81; KIRMAN A, a.g.e, s. 10-14; SÖZER B, *Yük Taşıma*, s. 57-61, 74-79; SÖZER B, "Montreal Sözleşmesi", s. 161-168; ÜLGEN H, *Hava Taşıma*, s. 13-14

⁷² IATA kuralları ve IATA üyesi havayoluyla yolcu taşıma şirketleri arasında yapılan sözleşmeler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 73-76; SÖZER B, *Yük Taşıma*, s. 67-70, 73-74; SÖZER B, "Montreal Sözleşmesi", s. 154-161

⁷³ "Türkiye'de yerleşik gerçek veya tüzel kişiler, Türkiye'deki sigortalarını, münhasıran Türkiye'de faaliyette bulunan ruhsatlı sigorta şirketlerine ve Türkiye'de yaptırmak zorundadırlar.

Ancak,

a) İhracat ve ithalat konusu olan mallar için nakliyat sigortaları,

b) Uçak, helikopter ve gemilerin; dış kredi ile satın alındığı takdirde borcu ödeninceye kadar, yurtdışından finansal kiralama yoluyla getirilmesi halinde ise finansal kiralama sözleşme süresi ile sınırlı olmak üzere yapılacak tekne sigortaları,

c) Gemilerin sorumluluk sigortaları,

d) Hayat sigortaları,

e) Kişilerin Türkiye haricinde iken seyahatleri sırasında yaptıracakları ferdi kaza, hastalık ve motorlu taşıt sigortaları yurt dışında da yapılabilir." Mevcut Sigortacılık Kanunu 15. maddesi de hemen aynı düzenlemeyi içermektedir

Yönetmelik hükümleri de göz önünde bulundurularak, diğer zorunlu mali mesuliyet sigortasına ilişkin genel şartların uyarlanması yoluyla bu sigortanın yapılmasına devam edildiği gözlemlenmiştir⁷⁴.

Bu nedenle öncelikle söz konusu sigortanın genel şartlarına ulaşılamadığı belirtilmelidir. Hava yoluyla yolcu taşıma şirketleri ile görüşüldüğünde, bunların sigorta poliçelerini vermekten kaçındıkları gözlemlenmektedir. Ayrıca Türkiye Sigorta ve Reasürans Birliği ve diğer sigorta şirketleri ile yapılan görüşmelerde, bu sigortaya ilişkin ellerinde matbu poliçelerin bulunmadığı; bu hususta poliçe hazırlamaları gerektiğinde, Yönetmelik hükümlerine uygun biçimde, zorunlu mali mesuliyet sigortalarına ilişkin genel şartlar kullanılarak düzenleme yapıldığı belirtilmiştir.

Tüm bu nedenlerle, bu kısımda yapılacak olan açıklamalarda, Türkiye Cumhuriyeti Sınırları İçinde İnış veya Kalkış Yapan Türk ve Yabancı Sivil Hava Araçları Mali Mesuliyet Sigortası Hakkında Yönetmelik hükümleri dikkate alınmıştır.

5. SİGORTANIN KAPSAMINDAKİ HAVA ARAÇLARI

İlgili yönetmelik kapsamındaki hava araçları, 2. maddede belirtilmiştir. Bu doğrultuda, Yönetmelik kapsamındaki zorunlu mali mesuliyet sigortasının “*Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde herhangi bir noktaya iniş yapan veya herhangi bir noktadan kalkış yapan Türk Sivil Hava Aracı Siciline kayıtlı hava araçları ile yabancı sivil hava araçlarının işletenleri tarafından yapılması gerekli*”dir.

Maddenin ikinci fıkrası kapsam dışında kalan hava araçlarını saymıştır. Buna göre, Chicago Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi uyarınca devlet uçağı niteliğinde kabul edilen hava araçları ile orman ve zirai mücadele amaçlı uçuşlarda kullanılan hava araçları Yönetmelik kapsamında değildir.

Ayrıca yine aynı fıkranın son bendi uyarınca, ticari olmayan amaçla ve uluslararası sınırları ihlal etmemek şartıyla, yetkili kişilerce uçuş eğitimi vermek için ülke içerisinde kullanılan hafif hava araçları (balon, planör gibi) da bu Yönetmeliğin öngördüğü savaş ve terör rizikolarından muaf tutulmuştur. Başka bir ifadeyle, bu şartlarda kullanılan hafif hava aracının işletenleri de zorunlu mali mesuliyet sigortası yapmakla yükümlüdür. Ancak bu sigorta içeriğinde

⁷⁴ Bu hususta uygulamada, havayoluyla yolcu taşıma biletlerindeki taşıma şartları örnek gösterilebilir. Bu hususta ayrıntılı bilgi için bkz. <http://www.turkishairlines.com/tr-tr/seyahat-bilgi/mevzuat-ve-yasal-bilgiler/yolcu-ve-bagaj-tasima-genel-sartlari/zarardan-sorumluluk> (20.06.2013); <http://www.sunexpress.com/tr/irket/genel-koullar> (20.06.2013)

terör ve savaş rizikolarını kapsam dışı bırakabilirler. Fakat Yönetmeliğin bu düzenlemesi eleştirilmeye açıktır. Gerçekten de, önceki bölümlerde belirtildiği üzere, uluslararası düzenlemelerde hava araçları tanımlanırken hafif hava aracı niteliğindeki bu araçların (balon, planör, hovercraft v.s) kapsam dışında tutulması eğilimi ile bu düzenleme uyuşmamaktadır⁷⁵. Özellikle havayolu ile yolcu taşımalarda uygulanacak ağır yükümlülükler içeren sigorta sorumluluğunun bu araçlar açısından da geçerli olması; bu araçların taşıyanları açısından onları ciddi bir sorumluluk altına sokabilecek niteliktedir. Ayrıca söz konusu düzenleme, Yönetmeliğin dayanağını oluşturan TSHK'nın 132. maddesi ile de uyumlu değildir. TSHK 132. madde sigorta yükümlülüğünü yurt içi veya yurt dışı yolcu taşıyan kişiler açısından zorunlu kılmaktayken; sadece uçuş eğitimi vermek için kullanılan hafif hava araçlarının da, istisnalar saklı kalmak kaydıyla, bu sigortaya tabi tutulması yerinde bir düzenleme değildir⁷⁶.

6. SİGORTANIN KONUSU OLAN SORUMLULUK

Sigortanın konusunu oluşturan sorumluluk, Yönetmeliğin 5. maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre, "*Hava aracı işleteni, yolcunun ölümü veya herhangi bir bedensel zarara uğramasına neden olan ve hava aracında veya iniş veya iniş esnasında meydana gelen kaza ile ... sorumludur.*"

Bu doğrultuda taşıyan, her şeyden önce kazadan sorumludur.

Önceki paragraflarda açıklanmaya çalışıldığı üzere doktrinde, taşıyanın kazadan sorumlu tutulmasına dayılanarak, bu sorumluluğun kusursuz sorumluluk hali olduğu ileri sürülmüştür⁷⁷. Ancak daha önce de belirtildiği gibi, sorumluluktan kurtulma imkanının sübjektif biçimde belirlenmiş olmasından hareketle buradaki sorumluluğun özen borcu ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu niteliğinde olduğunun kabul edilmesi gerektiği bir kez daha belirtilmelidir.

Taşıyan bu sigorta kapsamında kazadan sorumlu tutulmakta iken, bu kazanın belirli bir zaman dilimi içerisinde gerçekleşmesi gerektiği de hüküm

⁷⁵ Bu hususa ilişkin ayrıntılı açıklamalar için bkz. yukarıda dipnot 28

⁷⁶ Bu eleştirileri karşılayacak nitelikte olmamakla beraber, 2011 değişikliği ile hafif hava araçları açısından yolcu başı asgari sigorta teminat tutarlarının, diğer hava araçlarından % 50 daha az olacağı hüküm altına alınmıştır. Ancak yine de bu düzenleme, hafif hava araçlarının bu Yönetmelik kapsamında düzenlenmemesi gerektiği, bu düzenlemenin TSHK 132. madde ile uyumlu olmadığı gerçeğini değiştirmemektedir. Diğer bir ifadeyle yapılan değişiklik, deyim yerindeyse yangını söndürmemiş; sadece ateşin harını almaya yetmiştir. Hafif hava araçları hakkındaki zorunlu mali mesuliyet sigortasının ayrı bir Yönetmelik ile düzenlenmesi daha yerinde olacaktır. Çalışmanın konusunu, taşıma sözleşmesinin tarafı olan yolcunun ölüm veya cismani zarara uğraması haline ilişkin yapılacak zorunlu mali mesuliyet sigortası oluşturduğundan, hafif hava araçlarına ilişkin Yönetmeliğin diğer düzenlemeleri burada ele alınmayacaktır.

⁷⁷ Bu konudaki açıklamalar ve kaynaklar için bkz. yukarıda §III/c, dipnot 58, 59 ve 60.

altına alınmıştır. TSHK 120. maddeye uygun biçimde Yönetmelikte de kazanın yolcunun hava aracında bulunduğu veya hava aracına binış ya da hava aracından iniş işlemlerini yaptığı sırada gerçekleşmesi gerektiği düzenlenmiştir⁷⁸.

Bunun yanında taşıyanın yardımcıları veya adamlarının fiillerinden doğan sorumluluğun, bu sigorta kapsamında olup olmadığına dair Yönetmelik herhangi bir düzenleme içermemektedir. Ancak Yönetmeliğin dayanağını teşkil eden TSHK ve bunun da mehzını teşkil eden Varşova/La Haye Konvansiyonu çerçevesinde sorun ele alındığında⁷⁹; taşıyanın yardımcıları ve adamlarının fiillerinden sorumlu olacağından hareketle, sigortanın da taşıyanın yardımcı ve adamlarının fiilleri ile yolcunun ölüm ve cismani zarara uğraması halini de kapsamaması gerektiği kabul edilmelidir.

Benzer şekilde taşıyanın kendisi veya adamları ya da yardımcılarının sınırsız sorumluluğunun söz konusu olması halinde⁸⁰ sigorta bedelinin⁸¹ ne kadar olacağı düzenlenmemiştir. Bu doğrultuda Yönetmelik ve onun dayanağını teşkil eden TSHK hükümleri göz önünde bulundurularak, sigortacının sorumluluğunun azami sınırını, aşağıda tazminat kapsamında ele alınacak olan Yönetmelik 8. maddedeki tutarların oluşturduğu⁸²; bunun üzerinde kalan sorumluluk tutarları açısından taşıyanın şahsen sorumlu olacağı kabul edilmelidir.

Bu doğrultuda, taşıyanın sorumluluktan kurtulması halinin var olması durumunda sigortacının durumunun ne olacağı da değerlendirilmelidir. Yönetmelik bu konuda bir düzenleme içermemekteyse de, taşıyanın sorumluluktan kurtulduğu hallerde sigortacının da sorumlu olmayacağının kabulü gerekmektedir⁸³.

Bu bağlamda sigortanın kapsamı olan sorumluluk, TSHK 120. madde uyarınca öngörülen, havayoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin ifası esnasında, yolcunun, uçakta, uçağa binış veya uçaktan iniş işlemlerini gerçekleştirdiği sırada meydana gelen kaza sonucunda, ölüm veya cismani zarara uğramasından doğan, özen borcu ağırlaştırılmış kusur sorumluluğudur.

⁷⁸ Yönetmelikte de TSHK lafzına uygun biçimde sadece binış ve inişten söz edilmekteyse de, burada da mehz Varşova/La Haye Konvansiyonu'ndan ayrılmak gerekmediği ve binış ve iniş geniş biçimde binış ve iniş işlemleri olarak anlamak gerektiği düşünülmektedir. Konu hakkında ayrıntılı açıklamalar ve kaynaklar için bkz. yukarıda §III/c, dipnot 56, 57

⁷⁹ Konu hakkında açıklamalar için bkz. yukarıda §III/c, özellikle dipnot 68

⁸⁰ Konu hakkında açıklamalar için bkz. yukarıda §III/c

⁸¹ Sigorta bedeli ve sigorta değeri hakkında açıklamalar için bkz. yukarıda §II/b özellikle dipnot 24

⁸² Bu konuda ayrıntılı açıklamalar için bkz. aşağıda §IX

⁸³ Bu aynı zamanda sigorta hukukunun genel mantığı gereğidir. Sigorta ettirenin bir borcu, diğer bir ifade ile bir sorumluluğu söz konusu olmadığında, sigortacının da bir sorumluluğu söz konusu olmamalıdır.

7. SİGORTA SÖZLEŞMESİNİN TARAFLARI

Her ne kadar Yönetmelikte açık bir biçimde belirtilmemişse de, yapılacak olan zorunlu mali mesuliyet sigortasının taraflarını da burada ele almak gerektiği düşünülmektedir.

Bu doğrultuda, sigorta sözleşmesinin tarafları sigorta şirketi (sigortacı) ile taşıyandır. Yönetmelik her ne kadar taşıyan yerine işleten deyimini kullanmışsa da, burada havayoluyla yolcu taşıma sözleşmeleri açısından bunu taşıyan olarak anlamak yerinde olacaktır⁸⁴.

Burada işleten teriminin kullanılmış olması, hava aracının kiralanması halinde sorun çıkarmaya açık bir durum yaratmaktadır. Böyle bir durumda hava aracının aynı zamanda işleteni de olan kiralayana mı yoksa kiracı niteliğindeki taşıyan mı zorunlu mali mesuliyet sigortasını yaptırmakla yükümlü olacaktır?⁸⁵ Bu kapsamda, özellikle uygulamada sıklıkla karşımıza çıkan bir başka durumu daha ele almak gerekmektedir. Uygulamada havayoluyla yolcu taşımalarda, seyahat acentelerinin sıklıkla uçak kiralamak yerine, uçağın belirli seferlerini kiralamayı tercih ettikleri görülmektedir. Mesela, X seyahat acentesi, Antalya çıkışlı Paris turu satmak için Y havayolu şirketinin önceden planlanmış (veya bu acenta ile karşılıklı görüşmeler sonucunda planlanacak olan) Antalya – Paris – Antalya seferlerinin belirli tarih ve saatlerde gerçekleştirilecek uçuşlarını acenteye kiralayabilir. Bu halde hava aracının değil; aracın belirli bir seferinin kiralanması söz konusudur. Bu halde havayolu şirketi fiilen taşımayı gerçekleştiren taraf iken, havayoluyla yolcu taşıma sözleşmesini akdeden taraf seyahat acentesi olacağından hareketle sigorta sözleşmesini yapmakla kim yükümlü olacaktır? Benzer şekilde bunun tam aksini düşünmek de mümkündür. Özellikle havayoluyla yolcu taşıyan şirketler arasında sıklıkla karşılaşılan bu

⁸⁴ Kanun koyucunun bu ifadeyi kullanmasının sebebini, aynı Yönetmelik ile 3. kişilere gelen zararlardan doğan işletenin sorumluluğuna ilişkin zorunlu mali mesuliyet sigortasının da düzenlenmesi olduğu düşünülmektedir.

⁸⁵ Burada sorun tetkik edilirken, özellikle taşıyanın aynı zamanda uçağın maliki olmadığı haller ile uçak kiralaması ve charteri hallerinde sorumluluk halinin ne olacağı tartışılmalıdır. Diğer bir deyişle, yolcunun taşıma sözleşmesi akdettiği kişi ile (akdi taşıyan), hava aracının işleteni veya malikinin farklı kişiler olduğu durumda (bu kişi aynı zamanda taşımayı gerçekleştirmekteyse fiili taşıyan adını alacaktır), uçağın, uçağa biniş veya uçaktan iniş işlemleri sırasında ortaya çıkan zararlardan kimin sorumlu olacağı; dolayısıyla da sigorta sözleşmesinin karşı tarafını kimin oluşturması gerektiği belirlenmelidir. Bu kapsamda düzenleme yapan Guadalajara Ek Konvansiyonun 2. maddesi uyarınca fiili taşıyan, akdi taşıyan ile beraber havayoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin tamamı veya bir kısmını ifa edecekse; kendisi ifa ettiği kısım, akdi taşıyansa tüm taşıma sözleşmesi için, aksi Ek Konvansiyon'da öngörülmediği sürece, Varşova Konvansiyonu hükümlerince sorumludur. Bu hususta ayrıntılı açıklamalar için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 61-65; PELICHET M L, *Responsabilité Civile en Cas d'Affrètement et de Location d'Aéronef Au Regard des Conventions Internationales*, Lozan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Doktora Tezi, Imprimerie Ganguin&Laubscher S.A, Montreux 1963, s. 107 v.d; SÖZER B, *Yük Taşıma*, s. 70, 72

halde, havayoluyla yolcu taşıma şirketi maliki olduğu uçağı başka bir şirkete kiralarsa, bu halde sigorta yapmakla kim sorumlu olacaktır?

Burada çözümü, Guadalajara Ek Konvansiyonu hükümleri çerçevesinde bulmaya çalışmak gerekmektedir⁸⁶. Bu Konvansiyon doğrultusunda, her taşımada taşıyan sıfatını haiz olan kişinin sigorta yaptırması gerektiği düşünülmektedir. Uygulamaya bakıldığında da durumun bu yönde olduğu, taşıma sözleşmesinde taşıyan sıfatını haiz kimsenin sigorta sözleşmesini yaptığı ve bunu yolcuların taşıma sözleşmesine eklediği gözlemlenmektedir.

Yolcunun bu sözleşme açısından yerini ele almak gerekirse; sigorta sözleşmesinde öngörülen rizikonun gerçekleşmesi sonucunda bundan yararlanacak kişi olduğundan hareketle, zorunlu mali mesuliyet sigortası açısından yolcunun, sigortalı sıfatını haiz olduğu da burada belirtilmelidir⁸⁷.

Bu doğrultuda son olarak kısaca belirtmek gerekirse, sigorta sözleşmesinin bir tarafını taşıyan; karşı tarafını da sigorta şirketi oluşturmaktadır. Yolcu ise bu sigorta sözleşmesinden faydalanan üçüncü kişi olarak sigortalı sıfatına sahiptir.

8. RİZİKO VE İHBAR MÜKELLEFİYETİ

Zorunlu mali mesuliyet sigortasındaki rizikoya ilişkin Yönetmelik, 5 ve 6. maddelerinde taşıyanın, uçakta, uçağı biniş veya uçaktan iniş işlemleri esnasında ortaya çıkan kaza sonucunda yolcunun ölümü veya cismani zarara uğramasından sorumlu olduğunu hüküm altına almıştır.

Bu doğrultuda sigorta himayesi veya diğer bir ifadeyle riziko, yolcunun ölümü veya cismani zarara uğraması halidir.

Ölüm halindeki sorumluluk kapsamı, BK hükümlerine göre belirlenecektir⁸⁸.

Cismani zarar açısından rizikonun ele alınması gerekirse burada Yönetmeliğin, cismani zarar ifadesi yerine bedensel zarar ifadesini kullanması

⁸⁶ Varşova/La Haye Konvansiyonu'na ek birtakım düzenlemeler getiren bu Konvansiyon, özellikle alt taşıma – asıl taşıma, fiili taşıma – akdi taşıma ayrımlarına ilişkin hükümler içermektedir. Ancak bu Konvansiyon'un içeriğinin ihtiyacı karşılamadığı yönünde eleştiriler yapıldığı da burada belirtilmelidir. Guadalajara Ek Konvansiyonu ve eleştirileri hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 61-65; PELICHET M L, a.g.e, s. 107 v.d.

⁸⁷ Sigortalı kavramı hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. ÇEKER M, a.g.e, s. 138-144; KENDER R, *Sigorta Hukuku*, s. 209-212

⁸⁸ Buna ilişkin açıklamalar için bkz. yukarıda §III/c, özellikle dipnot 48, 49 ve 50'de öngörülen kaynaklar

dikkat çekicidir. Yönetmelik bu yönü ile dayanağını oluşturan TSHK'dan farklı bir ifade tarzı benimsemiştir. Bu nedenle burada, zorunlu mali mesuliyet sigortası kapsamındaki cismani zarara ilişkin rizikonun, Varşova/La Haye Konvansiyonuna uygun biçimde, cismani zarardan bağımsız biçimde ortaya çıkan manevi zararı kapsayıp kapsamadığı sorusu akla gelebilir⁸⁹. Mali mesuliyet sigortasının özellikleri ve yapısı göz önünde bulundurulduğunda, burada bedensel zarar ifadesinin cismani zararı sınırlandırmak amacıyla kabul edilmesi yerinde olacaktır. Ancak bunu, bedensel zarardan bağımsız biçimde ortaya çıkan manevi zararların hiçbir biçimde sigorta rizikosu kapsamına girmediği şeklinde anlamlandırmak da doğru değildir. Bedensel zarar ifadesi ile amaçlanan, sigorta kapsamında ortaya çıkabilecek dolaylı zararların da riziko dahilinde değerlendirilmesini engellemektir. Dolayısıyla ortaya çıkan manevi zararın riziko kapsamında kabul edilip edilmeyeceğini her bir somut olayın içeriği doğrultusunda değerlendirmek daha yerinde olacaktır. Yönetmeliğin 6. maddesinin ilk fıkrasının son cümlesi de kar kaybı, işgücü kaybı ve diğer dolaylı zararları bu sigortanın kapsamı dışında tutarak bu değerlendirmeyi destekler nitelikte bir düzenleme yapmıştır.

Sigorta himayesini oluşturan rizikonun gerçekleşmesi durumunda taşıyanın ihbar yükümlülüğüne ilişkin Yönetmelikte herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Bu doğrultuda Yönetmeliğin dayanağını teşkil eden TTK hükümlerine başvurarak sorun çözümlenebilir. Ancak, Yönetmelik açısından bu hususun ciddi bir eksiklik olduğu burada belirtilmelidir.

Buna göre TTK 1446. maddesi uyarınca sigorta ettiren (yani taşıyan) rizikonun gerçekleşmesi halinde, bunu öğrenince durumu gecikmeksizin sigortacıya bildirmekle mükelleftir. Bu doğrultuda sorumluluk sigortalarına ilişkin bildirim yükümlülüğünü düzenleyen 1475. madde uyarınca sigorta ettiren, rizikonun gerçekleşmesinden itibaren 10 gün içerisinde sigortacıya ihbarda bulunmalıdır⁹⁰. Öngörülen süre içerisinde bildirimde bulunulmaması halinde, bu durum ödenecek tazminatta artışa sebep olmuşsa, kusurun ağırlığına göre, sigortacının ödemesi gereken tutardan indirim yapılacaktır (TTK 1446/2). Diğer bir ifadeyle, taşıyanın, rizikonun gerçekleşmesinden itibaren 10 gün içerisinde sigortacıya bildirimde bulunmaması halinde, onun bu kusuru dolayısıyla yolcunun ölüm veya cismani zarara uğramasından doğan

⁸⁹ Buna ilişkin açıklamalar için bkz. yukarıda §III/c, özellikle dipnot 51, 52, 53, 54 ve 55 ve buralarda öngörülen kaynaklar.

⁹⁰ Her ne kadar madde metninde “*sigortalı*” ifadesi kullanılmış ise, bunu sigorta ettiren olarak anlamak yerinde olacaktır. Burada gecikmeksizin ifadesini, mümkün olan en yakın zaman olarak anlamak ve durumun özelliklerine göre sigorta ettirenin ihbarda bulunabileceği en yakın zamanda rizikonun gerçekleştiğini sigortacıya bildirmesi gerektiğini kabul etmek gerekmektedir. Bu konuda sigorta hukukuna ilişkin genel açıklamalar için bkz. ÇEKER M, a.g.e, s. 254-255; KENDER R, *Sigorta Hukuku*, s. 268-272

sorumluluğu artmış ise; sigortacı bu artıştan sorumlu olmayacak yani bu artış sigorta kuvertürü kapsamında değerlendirilemeyecektir⁹¹.

Burada ayrıca son olarak, rizikonun gerçekleşmesi halinde reasürans şirketine⁹² ihbarın kim tarafından ve ne zaman yapılması gerektiğini de ele almak gerekmektedir. Bu hususta Yönetmelik, TSHK veya TTK özel düzenlemeler öngörmemektedir. Ancak reasürans kurumunu düzenleyen TTK 1403. madde doğrultusunda, rizikonun gerçekleştiği ihbarının sigorta şirketi tarafından yapılacağı kabul edilmelidir. Bu ihbarın ne zaman yapılması gerektiğine ilişkin olarak TTK 1446 ve 1473. maddelerinin burada kıyasen uygulanması ile sigorta şirketinin rizikonun gerçekleştiğini öğrenir öğrenmez derhal ve riziko gerçekleştikten itibaren en geç 10 gün içerisinde reasürans şirketine bildirimde bulunması gerektiği düşünülmektedir.

9. TAZMİNATIN KAPSAMI VE ZAMANAŞIMI

Yönetmelik tazminatın kapsamına ilişkin düzenlemeyi 8. maddesinde yapmaktadır. Bu madde, asgari teminat tutarlarını, TSHK hükümlerine uygun biçimde ÖÇH üzerinden belirlemiştir. 2011 yılında yapılan değişiklikle yeniden gözden geçirilen bu maddeye göre sigorta kapsamındaki tazminatın asgari sınırı, yolcunun ölüm veya cismani zarara uğraması halinde, yolcu başına 250.000 ÖÇH'dir.

Burada söz konusu teminat tutarının asgari tutar olduğu gözden kaçırılmamalıdır. Diğer bir ifadeyle taşıyan, zorunlu mali mesuliyet sigortasını, en az bu tutardaki sigorta bedeli üzerinden yapmalı; prim de bu teminat tutarı göz önünde bulundurularak hesaplanmalıdır.

Sigortacının sorumluluğunun zamanaşımına ilişkin Yönetmelik herhangi bir düzenleme içermemektedir. Burada TSHK 131. maddede öngörülen taşıyanın sorumluluğuna ilişkin 2 yıllık sürenin⁹³ yolcunun taleplerine karşı taşıyan tarafından ileri sürülebileceğinden hareketle, sigortacının sorumluluğu

⁹¹ Bu konu hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. KENDER R, *Sigorta Hukuku*, s. 270-272

⁹² Reasürans ile ilgili ayrıntılı açıklamalar için bkz. ÇEKER M, a.g.e, s. 125-126

⁹³ Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin bir zamanaşımı veya hak düşürücü sürenin söz konusu olup olmadığına ilişkin olarak TSHK 131. maddesi düzenleme yapmaktadır. Maddeye göre, "*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.*". Burada öngörülen 2 yıllık sürenin zamanaşımı süresi mi hak düşürücü süre mi olduğu doktrinde tartışmalıdır. Burada söz konusu sürenin taşıma sözleşmesine ilişkin olduğundan hareketle ve Varşova/La Haye Konvansiyonu'nun durma veya kesilmeye ilişkin ulusal hukuka atıf yapan düzenlemesi de göz önünde bulundurularak zamanaşımı süresi olduğu düşünülmektedir. Konu hakkında ayrıntılı açıklamalar için bkz. BOZKURT BOZABALI B, a.g.e, s. 202-204, 228

açısından bu sürenin uygulama alanı bulamayacağı açıktır. Bu nedenle burada, sigorta sözleşmesine ilişkin genel düzenlemeler içeren TTK ilgili hükümlerine başvurmak gerekecektir. TTK, sorumluluk sigortaları açısından, genel hükümler de öngörülen 6 ay ve 2 yıllık süreden ayrılarak (TTK madde 1420), sigorta konusu olayın gerçekleşmesinden itibaren 10 yıllık bir zamanaşımı süresi öngörmüştür (TTK madde 1482)⁹⁴. Söz konusu 10 yıllık süre, havayoluyla yolcu taşımaları açısından riziko gerçekleşmesi durumunda, sigorta ettiren tarafından sigortacıya karşı ileri sürülen talepler açısından da uygulama alanı bulacaktır. Ancak burada Yönetmelik ile ayrıca bir zamanaşımı süresi öngörülmemiş olmasının ciddi bir eksiklik olduğu belirtilmelidir⁹⁵

10. SİGORTA YAPTIRMA YÜKÜMLÜLÜĞÜNE UYMAMANIN MÜEYYİDESİ

Burada söz konusu olanın zorunlu mali mesuliyet sigortası olmasından hareketle, sigorta yaptırma yükümlülüğüne uyulmaması halinde bunun müeyyidesinin ne olacağı da hüküm altına alınmalıdır.

Bu doğrultuda Yönetmelik, TSHK 132. madde kapsamında buna ilişkin hükümler içermektedir.

Yönetmelik, her şeyden önce bu yükümlülüğe uyulup uyulmadığını denetlemekle Ulaştırma Bakanlığı'nın⁹⁶ görevli olduğunu 7 ve 10. madde düzenlemelerinde belirtmiş; hatta 7. maddede, Bakanlığın, bu sigortanın yapıldığına dair poliçenin ibrazını talep edebileceğini de hüküm altına almıştır.

Sigorta yaptırma yükümlülüğüne uymamanın müeyyidesi yabancı ve Türk sivil hava araçları açısından 10. maddenin 2. ve 3. fıkralarında ayrı ayrı düzenlenmiştir.

Yabancı hava aracının sigorta yaptırma yükümlülüğüne uymaması halinde nasıl bir yaptırım ile karşılaşacağı, Yönetmeliğin 10. maddesinin 2. fıkrasında düzenlenmiştir. Buna göre, yabancı hava aracının zorunlu mali mesuliyet sigortasını yaptırdığını ispat edememesi halinde "*Türk hava sahasını*

⁹⁴ Madde gerekçesinde sorumluluğun doğumu ve zararın tespiti için izlenmesi gereken hukuki prosedürün uzun olması dolayısıyla böyle bir istisnaya yer verildiği belirtilmiştir. Konu hakkında açıklamalar için bkz. ÇEKER M, a.g.e, s. 263-264

⁹⁵ Söz konusu zorunlu mali mesuliyet sigortası olduğundan hareketle ve durumun özelliklerine göre genel kuraldan ayrılan bir zamanaşımı süresinin öngörülmesi daha yerinde olurdu. Bu noktada, mesela Karayolları Trafik Kanunu açısından, 109. maddeyle, genel kuraldan farklı biçimde, 2 yıllık zamanaşımı süresinin öngörüldüğü burada belirtilmelidir.

⁹⁶ Yeni yapılanma doğrultusunda Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olarak anlaşılması gerekmektedir.

kullanmasına ve Türk topraklarına inişine, uçuş halinde bulunmayan hava aracının ise kalkışına izin verilmez.”

Yönetmeliğin yine 10. maddesinin son fıkrası ise, Türk sivil hava araçları açısından sigorta yaptırma yükümlülüğüne uyulmamasının müeyyidesini belirtmektedir. Buna göre, taşıyanın “*sigorta şartlarını sağlayamaması durumunda uçuşuna müsaade edilmez. Söz konusu yükümlülüğün ikinci defa ihlâl edilmesi durumunda, işletme ruhsatı Bakanlık tarafından iptal edilir.*”

Görüldüğü üzere Türkiye Cumhuriyeti siciline kayıtlı hava araçları açısından yaptırım yabancı hava araçlarına göre daha ağırdır. Bunun temel nedenini de, Türk sivil hava aracına ruhsatını verme ve bu ruhsata uygunluğu denetleme görevinin Bakanlık'ta olmasıdır⁹⁷.

11. SONUÇ

Kişilerin karşılaşılabilecekleri zararları teminat altına almak amacıyla ortaya çıkmış olan zorunlu mali mesuliyet sigortası, havayoluyla yolcu taşımanın artması ve bu alanda maruz kalınan rizikoların ciddi zararlara sebep olabileceğinden hareketle, bu rizikoları da kapsayacak şekilde, bu alanda da söz konusu olmuştur.

Havayoluyla yolcu taşımalara ilişkin ulusal ve uluslararası düzenlemeler doğrultusunda, taşıma sözleşmesinin ifası esnasında, diğer bir ifadeyle yolcunun uçakta, uçağa binış veya uçaktan iniş işlemlerini gerçekleştirdiği sırada ortaya çıkan kaza sonucunda, ölüm veya bedensel zarara uğraması halinde ortaya çıkan taşıyanın sorumluluğu da, bu bağlamda zorunlu mali mesuliyet sigortasının konusunu oluşturmuştur.

Bu konuya ilişkin olarak bir değerlendirme yapılması gerekirse, zorunlu mali mesuliyet sigortasına ilişkin hukuki düzenleme çok geç yapılmıştır ve ihtiyaçları tam da karşılayacak nitelikte değildir. Ayrıca bu hususta sigorta genel şartlarının yayımlanmamış olması da ciddi bir eksikliktir.

Ülkemizin 1999 Montreal Konvansiyonu'na taraf olduğu da göz önünde bulundurulursa, TSHK ve buna bağlı olarak da Yönetmeliğin en kısa zamanda bu Konvansiyon hükümleri kapsamında gözden geçirilmesi gerektiği, bu vesile

⁹⁷ Burada sigorta şirketleri açısından bu sigortayı yapma yükümlülüğünün Yönetmelik ile ayrıca öngörülmemiş olmasının bir eksiklik olduğu düşünülebilir de, Sigortacılık Kanunu 14. maddenin ayrıntılı düzenlemesi karşısında Yönetmeliğin ayrıca bu hususta düzenleme yapmaması yerindedir. Gerçekten de, Sigortacılık Kanunu 14. madde, faaliyet gösterdikleri branşlardaki zorunlu sigortaları sigorta şirketlerinin yapmaktan kaçınamayacaklarını hüküm altına alarak bu yöndeki hukuki düzenleme ihtiyacını tamamen ortadan kaldırmıştır.

ile burada belirtilmelidir. Özellikle turizmin önemli bir gelir kaynağı oluşturduğu ülkemizde, bu yöndeki güncelleme ve uyum çalışmalarının zaman geçirilmeksizin doğru biçimde yapılması gerektiği düşünülmektedir.

KAYNAKÇA

ANTALYA G, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Beta Yayınevi, İstanbul 2012, cilt: 1

BOZKURT BOZABALI B, *Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu*, Seçkin Yayınları, Ocak 2013

ÇEKER M, *Sigorta Hukuku*, Karahan Kitabevi, 5. Baskı, Adana, Ekim 2012

HATEMİ/GÖKYAYLA, *Borçlar Hukuku Genel Bölüm*, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2011

<http://www.sunexpress.com/tr/irket/genel-koullar> (20.06.2013)

<http://www.turkishairlines.com/tr-tr/seyahat-bilgi/mevzuat-ve-yasal-bilgiler/yolcu-ve-bagaj-tasima-genel-sartlari/zarardan-sorumluluk> (20.06.2013)

http://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%96zel_%C3%A7ekme_haklar%C4%B1 (20.06.2013)

GENÇTÜRK M, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Gecikmeden Doğan Sorumluluk)*, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006

GÖKNİL M. N, *Hava Hukuku*, İstanbul Üniversitesi Yayınları Yayın No: 484, İstanbul 1951

KENDER R, *Türkiye’de Hususi Sigorta Hukuku (Sigorta Hukuku)*, XII Levha Yayıncılık, İstanbul, Kasım 2011, Güncellenmiş 11. Baskı

KENDER R, “*Mesuliyet Sigortasının Mahiyeti ve Türleri (Mesuliyet Sigortası)*”, Teori ve Uygulama Açısından Mesuliyet Sigortaları, III: Sigorta Semineri, Sigorta Hukuku Türk Derneği, 4-7 Nisan 1977 (Kitapçık halinde basılmıştır)

KILIÇOĞLU M. A, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Turhan Kitabevi, 16. Baskı, Ankara 2012

KIRMAN A, *Havayolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1990

- MERCADAL B, *Droit Des Transports Terrestres et Aériens*, Dalloz, Paris 1996
- OĞUZMAN M. K, ÖZ T, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Vedat Kitapçılık, 9. Baskı, İstanbul 2011, cilt: 1 – 2
- OMAĞ M. K, “*Türk Hukukunda Mecburi Sigortalara ve Sorunlara Genel Bakış*”, Zorunlu Sigortalar Paneli, Sigorta Hukuku Türk Derneği, 19 Kasım 1993 (Kitapçık halinde basılmıştır)
- PELICHET M L, *Responsabilité Civile en Cas d’Affrètement et de Location d’Aéronef Au Regard des Conventions Internationales*, Lozan Üniversitesi Hukuk Fakültesi Doktora Tezi, Imprimerie Ganguin&Laubscher S.A, Montreux 1963
- REİSOĞLU S, *Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Beta Yayınevi, 23. Baskı, İstanbul 2012
- SÖZER Bülent, “*Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova /La Haye Sistemi’nin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi (Montreal Sözleşmesi)*”, BATİDER Cilt: XXI Sayı:1, s. 141 – 192
- SÖZER, *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayoluyla Yük Taşıma Sözleşmesi (Yük Taşıma)*, Vedat Kitapçılık, Genişletilmiş 2. Baskı, İstanbul 2009
- ÜLGEN H, *Hava Taşıma Sözleşmesi (Hava Taşıma)*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1987
- ÜLGEN H, *Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları (Uluslararası Taşıma)*, İstanbul Ticaret Odası Yayınları, Yayın No: 198827, İstanbul 1988
- www.iata.org (20.06.2013)
- ZEYNELOĞLU A, *Taşıma Hukuku*, Yetkin Yayınları, 2. Baskı, Ankara 1993