

İntihal | Plagiarism: Bu makale, en az iki hakem tarafından incelendi ve intihal içermediği teyit edildi.

| This article has been reviewed by at least two referees and scanned via a plagiarism software.

HAVAYOLUYLA GERÇEKLEŞTİRİLECEK ULUSLARARASI TAŞIMALARDA KURAL TANIMAZ YOLCUYA MÜDAHALE

MEASURES TO BE TAKEN AGAINST UNRULY PASSENGERS IN INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR

Dr. Umut Acun*

ÖZ

Havayoluyla gerçekleştirilen yolcu taşımalarında, kural tanımaz yolcu vakaları her geçen gün artmaktadır. Kural tanımaz yolculara ilişkin düzenlemelerse, kural tanımaz yolcu ve gerçekleştirdiği kural tanımaz davranışlara müdahaleyi düzenlemekte, fakat müdahalenin makul ölçüyü aşması durumunda sonuçlarının ne olacağını belirtmemektedir. Yine düzenlemelerde kural tanımaz yolcunun tanımının dar anlamda yapılmış olması, uçağın kapılarının kapanmasından önce ve iniş sonrası açılmasından sonra kural tanımaz davranışlarda bulunan yolculara gerçekleştirilecek müdahale konusunda bir belirsizlik yaratmaktadır. Bu belirsizlik ise gerek taşıyıcı gerek müdahale edecek kişiler gerekse yolcular açısından tarafları tereddüte düşürmekte ve kural tanımaz yolcuya yönelik müdahaleyi de geciktirmektedir. Bu durum ise yolcunun, mürettebatın ve uçuşun güvenliğini tehlikeye atacaktır. Çalışmamızda bu kapsamda öncelikle kural tanımaz yolcunun geniş ve dar anlamda tanımı yapılarak, kural tanımaz yolcu davranışlarının altında yatan nedenler ele alınacak, devamında ise kural tanımaz yolcuya ilişkin uluslararası ve ulusal düzenlemeler ele alınacaktır. Çalışmamızda son olarak ise kural tanımaz yolcuya müdahaleden doğan sorumluluk incelenerek tartışmalı noktalar çözüme kavuşturulmaya çalışılacaktır.

Anahtar Kelimeler: Yolcu, Kural Tanımaz Yolcu, Kural Tanımaz Yolcuya Müdahale, Taşıyıcının Sorumluluğu.

* Atılım Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Ticaret Hukuku Ana Bilim Dalı.

0000-0001-5377-5545 umut.acun@atilim.edu.tr



Bu eser Creative Commons Atıf-GayriTicari 4.0 Uluslararası Lisansı ile lisanslanmıştır.
This work is licensed under Attribution-NonCommercial 4.0 International.

ABSTRACT

Incidents of unruly passengers are increasing day by day in carriage of passengers by air. The regulations on unruly passengers regulate the unruly passenger and the measures taken in response to the unruly behavior of the unruly passenger, but do not specify the consequences of such measures if the measures exceed a reasonable level. Again, the narrow definition of an unruly passenger in the regulations creates uncertainty regarding the measures to be taken against passengers who engage in unruly behavior before the doors of the aircraft are closed and after the doors are opened after landing. This uncertainty causes hesitation on the part of the carrier, the persons to intervene and the passengers, and delays the measures to be taken against the unruly passenger. This situation will jeopardize the safety of the passenger, the crew and the flight. In this context, our study will first define the unruly passenger in a broad and narrow sense, discuss the reasons underlying the unruly passenger behavior, and then discuss the international and national regulations regarding the unruly passenger. Finally, the liability arising from the measures to be taken against the unruly passenger will be analyzed and the controversial points will be tried to be resolved.

Keywords: Passenger, Unruly Passenger, Measures Against Unruly Passenger, Liability of Carrier.

GİRİŞ

Havacılık sektörünün günümüzde yaşadığı hızlı gelişim ve değişim hava yoluyla gerçekleştirilecek taşımaların geçmişe nazaran daha erişilebilir olmasına ve yaygınlık kazanmasına yol açmıştır. Fakat hava yoluyla gerçekleştirilecek taşımaların artması bazı sorunları da beraberinde getirmektedir. Bu sorunların en önemlilerinden birini ise kural tanımaz yolcular oluşturmaktadır. Kural tanımaz yolcular uçuş sırasında gerçekleştirdikleri davranışlarla kendilerini, diğer yolcuları ve mürettebatı tehlikeye atmaktadır. Bu durum ise kural tanımaz yolculara ilişkin ulusal ve uluslararası düzeyde çeşitli düzenlemelerin yapılmasına yol açmıştır.

Kural tanımaz yolculara ilişkin düzenlemelerde kural tanımaz yolcunun tanımı yapılmış ve kural tanımaz yolculara yapılacak müdahale düzenlenmiştir. Fakat müdahalenin orantısız olması durumunda sonuçlarının ne olacağı düzenlenmemiştir. Yine farklı düzenlemelerde kural tanımaz yolcuya ilişkin farklı tanımların benimsenmesi ise kimlerin kural tanımaz yolcu olarak tanımlanacağı ve dolayısıyla kimlere müdahale edileceği hususunda belirsizlik yaratmıştır. Bu durum ise müdahalenin orantısız olması halinde taşıyıcının tazminat yükümlülüğüne ilişkin tereddüt oluşmasına yol açmıştır. Bu kapsamda kural tanımaz yolcu sayısındaki artış da göz önünde bulundurularak, ilgili düzenlemelerin tadili gerekliliği gözden kaçırılmamalıdır.

I. KURAL TANIMAZ YOLCU

A. GENEL OLARAK

Yirminci yüzyıl başlarında henüz yeni gelişmekte olan, diğer bir ifadeyle emekleme dönemi¹ yaşayan havacılık endüstrisi günümüzde, o dönemde yaşayan insanların hayal dahi edemeyeceği boyutlara ulaşmıştır. Yirminci yüzyılda havacılıkta yaşanan bu hızlı gelişme hava yoluyla gerçekleştirilecek taşımalara erişimi de kolaylaştırmıştır. Hava yoluyla gerçekleştirilecek olan taşımalara erişimin kolaylaşması ise, bu yolla gerçekleştirilen yolcu ve yük taşımalarında artışa yol açmıştır. Bu artış, sektörün de gelişimiyle birlikte devam etmekte olup, IATA (*International Air Transport Association-Uluslararası Hava Taşımacıları Birliği*) tarafından Dünya genelinde hava yoluyla yolcu taşımalarının her yıl %3,8 artacağı ve 2043 yılına gelindiğinde, günümüze oranla 4 milyar daha fazla yolcu taşınacağı öngörülmüştür². Yine aynı doğrultuda ülkemizde de 2000 yılında hava yolu ile gerçekleştirilen yurtiçi yolcu taşımaların tüm taşıma türleri içindeki payı %1,8 iken, bu oran 2022 yılında %6,8'e yükselmiştir³. Yurtdışı yolcu taşımacılığında ise 2003 yılında 25 milyon olan yolcu sayısı, 2023 yılında 122 milyona yükselmiştir⁴.

¹ Randi Lynne Rubin, "The Warsaw Convention: Capping the Value of Life.", *Temple International and Comparative Law Journal*, 12/1 (Spring 1998), s. 192.

² Global Outlook for Air Transport, June 2024, IATA, s. 10. Bkz. <https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/global-outlook-for-air-transport-june-2024-report/> (Erişim Tarihi: 10/08/2024).

³ Detaylı bilgi için bkz. <https://cevreselgostergeler.csb.gov.tr/ulastirma-turlerine-gore-tasinan-yolcu-ve-yuk-miktari-85789> (Erişim Tarihi: 19.08.2024).

⁴ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Faaliyet Raporu 2023, s.31. Rapor ve taşınan yolcu sayılarına ilişkin detaylı bilgi için bkz. <https://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/kurumsal/faaliyet/2023.pdf> (Erişim Tarihi: 19.08.2024).

Havacılık sektörünün hızlı gelişimi ve geçmişe kıyasla daha ulaşılabilir hale gelmesi hava yolunu tercih eden yolcu sayılarının artmasına neden olmuştur. Yolcu sayısındaki bu artış, problemlerin ve taşıma esnasında gerçekleşen hukuka aykırı davranışların da aynı hızda artması sonucuna yol açmıştır. Hava taşımaları esnasında gerçekleşen hukuka aykırı davranışlar dörde ayrılmış olup, bu davranışlar uçak kaçırma, uçuş sırasında hava aracına veya hava aracının sey-rüsefer (navigasyonel) yetkinliğine zarar verme, hava aracına yerde veya havalimanında bulun-duğu süreçte gerçekleşecek bir saldırı ve kural tanımaz yolcu davranışlarıdır⁵.

Yolcu sayısında meydana gelen artışın yarattığı en önemli ve en çok karşılaşılan prob-lemlerden biri de bir üst paragrafta belirttiğimiz gibi kural tanımaz yolculardır. Yolcu taşıma-larında yolcunun yükümlülüklerinden biri de taşımanın sağlıklı bir şekilde gerçekleşmesi için konulmuş olan kurallara uymaktır. Bu kapsamda yolcu, taşıyıcının iç hizmet yönetmelikleri, kanun hükümleri, yetkili personel tarafından verilen talimatlar ve hatta örf ve âdet kurallarına uymakla yükümlüdür⁶. Kural tanımaz yolcu davranışlarının gerçekleştiği anda şiddet içermesi şart olmayıp, bu davranışların rahatsız edici ve tehditkâr nitelikte olması yeterlidir⁷. Kural ta-nımaz yolcular, taşıma sırasında sergiledikleri davranışlarla, uçak içi düzen ve disiplini boz-makta; dolayısıyla uçuş ekibini ve diğer yolcuları tehlikeye atmaktadır⁸. Bu kapsamda önce-likle, uçuş güvenliğini tehlikeye atan ve yolcu sıfatını haiz bu kişilerin tanımının yapılması gerekir.

B. DAR ANLAMDA KURAL TANIMAZ YOLCU

Hava yolu ile seyahat eden yolcu, taşıma süresince uçuş güvenliğini sağlayan birtakım kurallara ve eğer kendisine uçuş ekibi tarafından bir talimat verilmişse bu talimatlara uymakla yükümlüdür. Yolculara getirilen bu yükümlülük ile, yolcunun hem kendisi hem diğer yolcu-ların huzurunu ve güvenliğini bozmasının önüne geçilmek istenir. Yolcunun bu yükümlülüğü karşısında taşıyıcı da yolcuyu, kalkış yerinden varış yerine sağ ve salim bir şekilde taşımakla yükümlüdür (6102 s. TTK m. 850, m. 914/1). Bu yükümlülük, taşıma sözleşmesinde taşıyı-cının asli yükümlülüğünü oluşturur⁹. Bu anlamda taşıyıcının, yolculara karşı bir özen borcu-nun bulunduğu kabul edilir¹⁰. Bu bağlamda, uçuş süresi boyunca, uçuş ekibi tarafından

⁵ Jennifer A. Urban, "The Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Acts Committed on Board Aircraft: A Missed Opportunity Or a Sufficient Modernization", *Indiana Law Review*, 49/3 (2016), s. 713.

⁶ Sinan Sami Akkurt, *Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığından Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk*, Ankara, Seçkin, 2018, s. 212.

⁷ Ramazan Çoban, "Sivil Havacılık Sektöründe Kural Dışı Yolcu Kavramı Üzerine Fenomenolojik Bir Araştırma", *Uluslararası Yönetim, İktisat ve İşletme Dergisi*, 18/1, 2022, s. 359.

⁸ Aaron B. Swerdlow, "Modern Approaches to the Powers of the Aircraft Commander under Article 6 of the Tokyo Convention", *Issues in Aviation Law and Policy*, 10/1, Autumn 2010, s. 122.

⁹ Banu Bozkurt Bozabalı, *Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu*, Ankara, Seçkin, 2013, s. 22; Nurdan Orbay Ortaç, *Havayolu ile Taşınan Yolcuların Ölümünden veya Bedensel Bütünlüğünün İhlalinden Doğan Akdi Sorumluluk*, Ankara, Turhan Kitabevi, 2014, s. 32.

¹⁰ Christian Giesecke, "Unruly Passengers and Respective Passenger Rights / Die Hooligans der Luft und die Rechte Anderer Mitpassagiere / Les Passagers Hooligans et les Droits d'Autres Passagers Victimes", *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht – German Journal of Air and Space Law*, 51/4, 2002, s. 553.

kendisine verilen talimatlara aykırı davranan ve bu yolla uçuşun düzen ve disiplinini bozan kişiler “*dar anlamda kural tanımaz yolcu*” olarak ifade edilmektedir¹¹.

C. GENİŞ ANLAMDA KURAL TANIMAZ YOLCU

Kural tanımaz yolcu davranışlarıyla sadece uçak içinde değil, terminal binası, apron gibi yerlerde de karşılaşılmaktadır. Uçak içinde gerçekleştirilen kural tanımaz yolcu davranışları dar anlamda kural tanımaz yolcunun kapsamına girerken, terminal binası veya apron gibi yerlerde, diğer bir deyişle havaalanında kural tanımaz davranışlar sergileyen yolcular, dar anlamda yolcu tanımına uymamaktadır. Bu bağlamda, uçak içerisinde veya havaalanında davranış kurallarına, havaalanı yetkilileri veya uçuş ekibinin talimatlarına uymayan ve bu nedenle uçuş güvenliğini ve düzenini bozan yolcular “*geniş anlamda kural tanımaz yolcu*” olarak tanımlanmaktadır¹². Bu kapsamda kişinin, geniş anlamda kural tanımaz yolcu olarak kabulündeki ölçüt olarak, terminal içerisinde taşıyıcının ve adamlarının talimatı altına girdiği an ve yine talimatından çıktığı an esas alınmalıdır.

II. KURAL TANIMAZ YOLCU DAVRANIŞLARININ ALTINDA YATAN NEDENLER

Taşımanın sağlıklı bir şekilde gerçekleştirilmesi için gerekli güvenliğin sağlanamaması, hava yoluyla gerçekleştirilen taşımaların gerçekleştiği ilk günlerden günümüze değin hava taşıma sektörünün en önemli problemlerinden biri olarak kabul edilmiştir¹³. Hava yoluyla gerçekleştirilen yolcu taşımalarında kural tanımaz yolcular tarafından gerçekleştirilen şiddet olayları, havacılık sektörünün gelişmesine ve dolayısıyla hava yoluyla taşımalara ulaşımın kolaylaşmasına paralel olarak bir artış göstermektedir¹⁴. Bu husus IATA tarafından da belirtilmiş olup, IATA tarafından sunulan belge ile 2021 yılında kural tanımaz yolcu vakalarının ortalama olarak 835 uçuşta bir görüldüğünü, buna kıyasla 2022 yılında bu sayının 568 uçuşta bir olduğu belirtilmiş ve¹⁵ yine aynı belgede kural tanımaz yolcu sayısında görülen bu artışın düzenlemelere taraf devletler ve havacılık endüstrisi tarafından endişeyle takip edildiği de ifade edilmiştir¹⁶. 2022'deki bu sayı, 2023 yılında ise 480 uçuşta bir olmuştur¹⁷.

Her kural tanımaz yolcu davranışının temelinde farklı sebepler yer almaktadır. Kural tanımaz yolcu davranışları, etnik, ekonomik veya sosyoekonomik sınıf farkı olmaksızın

¹¹ Bilge Erson Asar, “Uçuş Güvenliğine Bir Tehdit Olarak Kural Tanımaz Yolcu”, *Sivil Havacılık Hukukunda Güncel Gelişmeler Sempozyumu*, İstanbul: onikilevha, 2019, s. 29.

¹² Erson Asar, *Uçuş Güvenliğine Bir Tehdit Olarak Kural Tanımaz Yolcu*, s. 28.

¹³ Adishta Yogaswara, “Immaterial Compensation for Passenger Who Had Traumatic Experiences in Air Passenger Transport”, *Corporate and Trade Law Review*, 2/1, 2022, s. 21.

¹⁴ Jae Woon Lee ve Andrew Harrington, “The Montreal Protocol 2014 and Unruly Passenger Cases on Board Aircraft: Is There Really a Jurisdictional Gap?”, *Issues in Aviation Law and Policy*, 16/1, 2016, s. 54.

¹⁵ ICAO RAAC/17-WP/41, Adressing The Rise in Unruly & Disruptive Passenger Incidents Onboard Flights, s. 1, Bkz. https://www.icao.int/SAM/Documents/2023-RAAC17/RAAC17_WP41_IATA%20Unruly%20Passengers.pdf

¹⁶ ICAO RAAC/17-WP/41, s. 2.

¹⁷ IATA Unruly Passengers Fact Sheet, May 2024, s. 1. Bkz. <https://www.iata.org/en/iata-repository/press-room/fact-sheets/fact-sheet---unruly-passengers/> (Erişim Tarihi: 07/08/2024).

toplumun her kesiminde ortaya çıkabilmektedir¹⁸. Kadın, erkek, genç, yaşlı olması veya uçuş sınıfı fark etmeksizin, yolcular tarafından kural tanımaz davranışlar sergilendiği görülmektedir¹⁹. Bu davranışların belirli bir topluma veya uçuş türüne özgülenmesi de imkansızdır²⁰. Yine kural tanımaz yolcu davranışlarının, hava taşımaları sırasında artış gösterdiği de ifade edilmiştir²¹. Bu davranışlar ekonomik, sosyal, psikolojik vb. nedenlerden kaynaklanabilir. Uçuş sürecinde yer alan ve bu süreci etkileyen bireysel, kişilerarası, toplumsal unsurlar kural tanımaz yolcu davranışlarını da etkilemektedir²².

Kural tanımaz yolcu davranışlarına yol açabilecek etkenler arasında en yaygın olanı aşırı alkol tüketimidir²³. Taşıma sırasında yolcuya iradesini etkileyecek düzeyde alkol servis edilmesi ve bunun sonucunda yolcunun saldırganlaşması kural tanımaz yolcu davranışları açısından en temel örnek olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca yükseklikle birlikte, alkolün insan vücuduna etkisinin artması da bu durumu tetiklemektedir²⁴. Bunun haricinde *low-cost* olarak isimlendirilen düşük ücretle taşıma imkânı sunan havayollarının artması, yüksek ücretli havayollarının bütçe kesintisine gitmesi, havalimanı imkanlarının yetersizliği ve günümüzde bazı havalimanlarında yaygın olarak görülmeye başlayan gece uçuş yasaklarının da kural tanımaz yolcu davranışları üzerinde etkisinin olduğu söylenebilir²⁵. Bu bağlamda *low-cost* havayollarındaki düşük diz mesafesi, düşük bagaj sınırı ve küçük bagaj bölmeleri, küçük koltuk genişlikleri, anksiyete, uçuş korkusu, klostrofobi, önde oturan yolcunun koltuğu arkaya yatırması, bağlantı süresi kısa olan taşımalarda ilk uçuşun rötarlı gerçekleşmesi, kalkışta yaşanabilecek problemler ve hatta yorgunluk dahi kural tanımaz yolcu davranışlarını doğurabilecektir²⁶. Yine farklı uçuş sınıflarında kabin ekibinden beklenen hizmetler²⁷, yolcular ve uçuş ekibi arasındaki kültürel farklılıklar²⁸ da kural tanımaz yolcu davranışlarına yol açabilecektir. Bunların yanında özellikle yaşça büyük yolcular açısından dijitalizasyon (elektronik bilet makineleri ve insansız bagaj teslim kioskalarının kullanımı vb.) da kural tanımaz yolcu davranışlarına sebep olabilecektir²⁹. Yine uçak

¹⁸ Swerdlow, *Modern Approaches to the Powers of the Aircraft Commander under Article 6 of the Tokyo Convention*, s. 107.

¹⁹ Margaret P. Fogg, "Air Rage: Is it a Global Problem? What Proactive Measures Can Be Taken to Reduce Air Rage, and Whether the Tokyo Convention Should Be Amended to Ensure Prosecution of Air Rage Offenders", *ILSA Journal of International & Comparative Law*, 7/2, Spring 2001, s. 520.

²⁰ Vernon Nase ve Nicolas Humprey, "Angry People in the Sky: Air Rage and the Tokyo Convention", *Journal of Air Law and Commerce*, 79/4, Fall 2014, s. 703.

²¹ Swerdlow, *Modern Approaches to the Powers of the Aircraft Commander under Article 6 of the Tokyo Convention*, s. 107.

²² Nermin Taşkale, "Havacılıkta Kural Dışı Yolcular ve Hava Öfkesi", *Havacılık Psikolojisi: Kavramlar, Araştırmalar, Uygulamalar*, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınevi, 2022, s. 668.

²³ Urban, *The Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Acts Committed on Board Aircraft: A Missed Opportunity Or a Sufficient Modernization*, s. 717.

²⁴ Sivil havayolu ile yolcu taşımalarında kabin basıncının 8000 feet (yaklaşık olarak 2438 metre) yüksekliğindeki ile eşdeğer tutulması nedeniyle alkol insan vücuduna daha hızlı nüfuz etmektedir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Fogg, *Air Rage: Is it a Global Problem? What Proactive Measures Can Be Taken to Reduce Air Rage, and Whether the Tokyo Convention Should Be Amended to Ensure Prosecution of Air Rage Offenders*, s. 521.

²⁵ Nase ve Humprey, *Angry People in the Sky: Air Rage and the Tokyo Convention*, s. 702.

²⁶ Ruwantissa Abeyratne, "The Unruly Passenger: Is It Time to Think out of the Box", *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht – German Journal of Air and Space Law*, 67/2, 2018, s. 223-224.

²⁷ Nase ve Humprey, *Angry People in the Sky: Air Rage and the Tokyo Convention*, s. 712-713.

²⁸ Fogg, *Air Rage: Is it a Global Problem? What Proactive Measures Can Be Taken to Reduce Air Rage, and Whether the Tokyo Convention Should Be Amended to Ensure Prosecution of Air Rage Offenders*, s. 523.

²⁹ Nase ve Humprey, *Angry People in the Sky: Air Rage and the Tokyo Convention*, s. 712.

kaçırma teşebbüsleri de medyanın verdiği önem nedeniyle kişi veya kişi grupları tarafından güç sembolü olarak görülerek, kural tanımaz yolcu davranışı olarak kabul edilecektir³⁰.

Kural tanımaz yolcu davranışlarını doğuran en yaygın nedenler bir üst paragrafta saydığımız nedenler olmakla birlikte, sayılanlardan daha farklı nedenlerden dolayı da kural tanımaz yolcu davranışları ortaya çıkabilir. Bunun yanında bir hava yolu taşıyıcısı açısından kural tanımaz yolcu davranışlarının altında yatan en yaygın sebep, diğer bir hava yolu taşıyıcısı açısından ilk sıralarda olmayabilir ve hatta hiç yer almıyor da olabilir. Örneğin yiyecek-içecek servisinin yapıldığı bir hava taşımasında, alkol tüketimi kural tanımaz yolcu davranışlarının en yaygın nedeni olarak görülebilenken, *low-cost* olarak adlandırılan ve ücretsiz yiyecek-içecek servisi yapılmayan bir hava yolu taşıyıcısında diz mesafesi kural tanımaz yolcu davranışlarının öncelikli sebebi olabilecek ve bu durumda alkol tüketimi *low-cost* hava yolu taşıyıcıları bakımından kural tanımaz yolcu davranışlarının nedenleri arasında son sıralarda yer bulacak ve hatta hiç yer almayacaktır. Buradan görülmektedir ki kural tanımaz yolcu davranışlarının nedenlerinin farklılaşması gibi, bu nedenlerin her bir taşıyıcı açısından önemi de farklılık göstermektedir.

III. KURAL TANIMAZ YOLCUYA İLİŞKİN DÜZENLEMELER

A. ULUSLARARASI DÜZENLEMELER

Hava yolu ile yolcu taşımalarında kural tanımaz yolcu vakalarının her geçen gün artması, bu hususta önlemlerin alınmasını da zorunlu kılar. Bu alanda belirlenmiş ortak kuralların bulunmaması ise farklı uygulamalara yol açar. Kural tanımaz yolcu hususunda 1963'e değin uluslararası bir düzenlemenin bulunmaması özellikle *Common Law* ülkeleri bakımından ülkesel yargı yetkisini benimsiyor olmaları ve uçağın ülke toprağı olarak kabul edilmemesi nedeniyle sorun yaratmaktaydı³¹. Buna karşılık Kara Avrupası hukuk sistemini benimseyen ülkeler ise uçak içinde kural tanımaz davranışlarda bulunan kişilerin kendi vatandaşları olması halinde, yargılamayı kendileri gerçekleştirmekteydi³². Bu durum ise iki farklı hukuk sistemi arasında çatışmaya yol açmaktaydı.

Havacılık endüstrisi geliştikçe uçuş güvenliği ve hukuk düzeninin de değişikliklere uyum sağlaması beklenir³³. Bu nedenle, farklı hukuk sistemleri arasındaki çatışmaların önüne geçmek, uçuş güvenliğini sağlamak ve uçuş güvenliğine ilişkin toplumsal endişenin önüne geçmek amacıyla hükümetler ve hava taşıma endüstrisi birlikte çaba göstermiş ve günümüzde de göstermeye devam etmektedir³⁴. Bu çabanın bir sonucu olarak 14 Eylül 1963'de Japonya'nın Tokyo kentinde Uçaklarda İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Tokyo

³⁰ Urban, *The Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Acts Committed on Board Aircraft: A Missed Opportunity Or a Sufficient Modernization*, s. 713.

³¹ Barbara E. Young, "Responsibility and Liability for Unlawful Interference in International Civil Aviation", *Air and Space Law*, 28/1, 2003, s. 14.

³² Young, *Responsibility and Liability for Unlawful Interference in International Civil Aviation*, s. 14.

³³ Carl E. Fumarola, "Stratospheric Recovery: Recent and Forthcoming Changes in International Air Disaster Law and its Effects on Air Terrorism Recovery", *Suffolk University Law Review*, 36/3, s. 841.

³⁴ Judith R. Karp, "Mile High Assaults: Air Carrier Liability under the Warsaw Convention", *Journal of Air Law and Commerce*, 66, Fall 2001, s. 1553.

Konvansiyonu akdedilmiştir³⁵. Böylelikle uçakta bulunan kişilerin ve uçuşun güvenliğini kural tanımaz davranışlarıyla tehlikeye atan yolculara karşı, farklı ülkelerin birlikte çalışması amaçlanmıştır³⁶. Konvansiyon uçak kaçırma eylemlerinin yeni başladığı dönemde bulunan yasal boşluğun bir ürünü olarak ortaya çıkmıştır³⁷. Tokyo Konvansiyonu uçak içerisinde gerçekleştirilen kural tanımaz davranışların kontrol altına alınmasını uluslararası kurallara bağlama yönünden bir ilk olma özelliği taşımaktadır³⁸. Konvansiyon kapsamında yalnızca uçuş esnasında gerçekleştirilecek olan kurlsız yolcu davranışları düzenlenmiş olup (1963 Tokyo Konvansiyonu m. 1/3), bu bağlamda Konvansiyonun dar anlamda kural tanımaz yolcu tanımını benimsemiştir³⁹.

1963'de akdedilmiş olan Tokyo Konvansiyonu sonrasında 1970 yılında Uçakların Yasadışı Yollarla Ele Geçirilmesinin Önlenmesi Hakkında Lahey Sözleşmesi³⁹, 1971 yılında ise Sivil Havacılık Güvenliğine Karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine Yönelik Montreal Sözleşmesi⁴⁰ ve 2010 yılında Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Yasadışı Eylemlerin Önlenmesi Hakkında Pekin Konvansiyonu⁴¹ akdedilmiştir. Fakat bu düzenlemeler kural tanımaz yolcuya müdahaleyi düzenlemediği için yalnızca isimlerini vermekle yetinmekteyiz.

1963 Tokyo Konvansiyonu hava taşımacılık sektöründe yaşanan yeni gelişmeler sonucunda eleştirilere uğramıştır ve tadil ihtiyacı dile getirilmiştir⁴². Zamanla uçak kaçırma olaylarının artmasının yanında, daha küçük kural tanımaz davranışlarda da artış yaşanması, Konvansiyonun kural tanımaz yolcularla mücadele hususunda yeterli çözümü sağlayamamasına yol açmıştır⁴³. Konvansiyon, öncelikli olarak yargı yetkisine ilişkin düzenlemeler bakımından eleştirilere uğramıştır⁴⁴. Konvansiyon ayrıca; suçların tanımı, hava yolu taşıyıcısının rücu hakkı ve Konvansiyonun uygulama alanına ilişkin düzenlemelerin belirli olmaması nedeniyle de eleştirilmiştir⁴⁵. Bu kapsamda, özellikle kural tanımaz yolcu nedeniyle başka bir hava alanına iniş gerçekleştirmesi halinde ortaya çıkabilecek yüksek masraflar nedeniyle kural tanımaz yolcuya

³⁵ Sözleşme metni için bkz. https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc058/kanuntbmmc058/kanuntbmmc05801889.pdf. Konvansiyona taraf devletlere ilişkin bilgi için bkz. https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Tokyo_EN.pdf.

³⁶ Urban, *The Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Acts Committed on Board Aircraft: A Missed Opportunity Or a Sufficient Modernization*, s. 715.

³⁷ Erson Asar, *Uçuş Güvenliğine Bir Tehdit Olarak Kural Tanımaz Yolcu*, s. 31.

³⁸ Swerdlow, *Modern Approaches to the Powers of the Aircraft Commander under Article 6 of the Tokyo Convention*, s. 111.

³⁹ Sözleşmeye taraf devletlere ilişkin bilgi için bkz. https://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/hague_en.pdf.

⁴⁰ Sözleşmeye taraf devletlere ilişkin bilgi için bkz. https://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/mtl71_en.pdf.

⁴¹ Konvansiyona taraf devletlere ilişkin bilgi için bkz. https://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/beijing_conv_en.pdf.

⁴² Urban, *The Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Acts Committed on Board Aircraft: A Missed Opportunity Or a Sufficient Modernization*, s. 714.

⁴³ Urban, *The Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Acts Committed on Board Aircraft: A Missed Opportunity Or a Sufficient Modernization*, s. 716.

⁴⁴ Lee ve Harrington, *The Montreal Protocol 2014 and Unruly Passenger Cases on Board Aircraft: Is There Really a Jurisdictional Gap?*, s. 54.

⁴⁵ Lee ve Harrington, *The Montreal Protocol 2014 and Unruly Passenger Cases on Board Aircraft: Is There Really a Jurisdictional Gap?*, s. 55.

rücu edilip edilemeyeceği hususu taşıyıcılar açısından büyük önem arz etmiştir⁴⁶. Bu eleştiriler sonucunda 1963 Tokyo Konvansiyonu 2014 yılında Havaaeralarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Tokyo Sözleşmesini Tadil Eden Montreal Protokolü akdedilmiştir⁴⁷.

Bu düzenlemelerin yanında ICAO (*International Civil Aviation Organization-Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü*) tarafından da kural tanımaz yolculara ilişkin düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenlemelerden ilki 1974 yılında kabul edilen “Güvenlik: Kanunsuz Girişimlere Karşı Uluslararası Sivil Havacılığın Korunması” başlıklı ICAO Ek-17 belgesidir. Belgeye göre, taraf ülkeler yolcu, uçuş ekibi, yer personeli ve kamunun sivil havacılıktaki kanunsuz fiillere karşı güvenliğini sağlamakla yükümlü kılınmıştır⁴⁸. Bu düzenlemede kural tanımaz yolcu için “*rahatsız edici yolcu (disruptive passenger)*” terimi tercih edilmiştir⁴⁹. Düzenlemeye göre bir havaalanı veya uçak içerisinde havaalanı yetkilileri veya uçuş ekibinin talimatlarına uymayan ve bu nedenle havaalanı veya uçakta düzen ve disiplini bozan kişiler, rahatsız edici yolcu olarak tanımlanmıştır⁵⁰. Bu kapsamda ICAO Ek-17’nin, 1963 Tokyo Konvansiyonu ve onu tadil eden 2014 Montreal Protokolü’nün aksine, geniş anlamda kural tanımaz yolcu kavramını benimsediği görülebilmektedir.

ICAO tarafından getirilen diğer düzenleme ise 2002 yılında düzenlenmiş olan 288 numaralı ICAO Sirküleridir. Sirkülerin amacı, ulusal düzeyde kabul edilebilecek veya kanunlaştırılabilir hususlarla ilgilenmek üzere model kanunlar ortaya koymaktır⁵¹. Sirküler bu bağlamda ulusal mevzuatların, kural tanımaz yolculara ilişkin sorunun gerektirdiği şekilde oluşturulmasına hizmet etmektedir⁵². Sirküler, ICAO Ek-17’den farklı olarak “*Kural tanımaz veya rahatsız edici yolcu (unruly or disruptive passenger)*” terimini tercih etmiştir. Yine Sirkülerde yer alan kural tanımaz yolcunun tanımı da, ICAO Ek-17’den farklılaşmıştır. Sirküler, kural tanımaz yolcuyu, uçak içinde davranış kurallarına saygı göstermeyen ve uçuş ekibinin talimatlarına uymayarak uçaktaki düzen ve disiplini bozan yolcular olarak tanımlamıştır⁵³. Görüldüğü üzere Sirküler, ICAO Ek-17’den farklı olarak geniş anlamda kural tanımaz yolcu kavramını değil, dar anlamda kural tanımaz yolcu kavramını tercih etmiştir. 2014 Montreal Protokolü sonrası, Sirkülerin de tadil edilmesi gerektiği hususunda eleştiriler gelmiştir⁵⁴.

Sirkülerin uğradığı eleştiriler sonucu, ICAO tarafından Sirküleri tadil etmek amacıyla 2019’da, 10117 sayılı Kural Tanımaz ve Rahatsız Edici Yolcuların Hukuki Boyutlarına

⁴⁶ Lee ve Harrington, *The Montreal Protocol 2014 and Unruly Passenger Cases on Board Aircraft: Is There Really a Jurisdictional Gap?*, s. 55.

⁴⁷ Protokol metni için bkz. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/11/20181103M2-9.pdf>. Türkiye gerek 1963 Tokyo Konvansiyonu, gerek Konvansiyonu tadil eden 2014 Montreal Protokolü’ne taraf olup, Protokole taraf devletlere ilişkin bilgi için bkz. https://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/montreal_prot_2014_en.pdf.

⁴⁸ ICAO Annex 17, 10 Ed., 2017, s. 2-1.

⁴⁹ ICAO Annex 17, 10 Ed., 2017, s. 1-2.

⁵⁰ ICAO Annex 17, 10 Ed., 2017, s. 1-2.

⁵¹ Nase ve Humprey, *Angry People in the Sky: Air Rage and the Tokyo Convention*, s. 720.

⁵² Erson Asar, *Uçuş Güvenliğine Bir Tehdit Olarak Kural Tanımaz Yolcu*, s. 33.

⁵³ ICAO Cir. 288, 1 Ed., 2002, s. 1.

⁵⁴ Ruwantissa Abeyratne, “Protocol to the Tokyo Convention of 1963: A Legal Triumph or Damp Squib?”, *Air and Space Law*, 39/4-5, 2014, s. 258.

Yönelik Rehber çıkarılmıştır⁵⁵. Çıkarılan bu rehberde de yalnızca uçak içinde gerçekleşecek olan kural tanımaz yolcu davranışlarına vurgu yapılmıştır⁵⁶. Bu bağlamda, Rehberin de tıpkı Sirkülerde olduğu gibi dar anlamda kural tanımaz yolcu kavramını benimsediği görülebilmektedir.

B. ULUSAL DÜZENLEMELER

Kural tanımaz yolcuya ilişkin olarak ulusal hukukumuzda farklı düzenlemelerin olduğu görülmektedir. Bu düzenlemelerden ilki 1920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda yer almaktadır⁵⁷. TSHK m. 104'e göre her yolcu, milletlerarası anlaşmalar, kanun hükümleri, meydan otoritesi ve taşıyanın talimatlarına uymak ve uçuşun düzen ve disiplinini bozacak davranışlardan kaçınmakla yükümlüdür. Hükümde meydan otoritesi kavramının kullanılması, 1963 Tokyo Konvansiyonu, onu tadil eden 2014 Montreal protokolü, 288 no'lu Sirküler ve onu tadil eden Rehberin aksine geniş anlamda kural tanımaz yolcu kavramının benimsendiğini göstermektedir.

Kural tanımaz yolcuya ilişkin hukukumuzdaki ikinci düzenleme ise Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Tarafından Verilecek İdari Para Cezaları Hakkında Yönetmelik (SHY-İPC)'tir⁵⁸. Yönetmelik kapsamında kural tanımaz yolcu, uçağa binildiği andan, indikten sonra kapının açılmasına kadar geçen sürede, yolcu veya personelin güvenlik veya düzenini tehlikeye atan davranışlarda bulunan, uçağa zarar veren, kurallara ve talimatlara uymayan, tehdit eden kişiler olarak tanımlanmıştır. Bu tanım Yönetmelik tarafından, TSHK'dan farklı olarak, dar anlamda kural tanımaz yolcu kavramının benimsendiğini gösterir. Bir düzenleme niteliği taşımamakla birlikte DHMİ tarafından çıkarılan Havacılık Terimleri Sözlüğü de kural tanımaz yolcuları, uçağın kalkışı öncesi kapının kapanmasından indikten sonra kapının açılmasına kadar geçen sürede yolcu veya personelin düzen ve disiplinini bozan kişi olarak tanımlamış ve dar anlamda kural tanımaz yolcu kavramını benimseyerek Yönetmelik ile aynı doğrultuda bir anlayış benimsemiştir⁵⁹.

IV. KURAL TANIMAZ YOLCUYA MÜDAHALE EDİLMESİ VE MÜDAHALEDEN DOĞAN SORUMLULUK

A. GENEL OLARAK

Kural tanımaz yolcular, taşıma esnasında sergiledikleri davranışlar ile huzursuzluk meydana getirmekte, diğer yolcuların ve uçuş ekibinin sağlığını, huzurunu ve güvenliğini tehlikeye atmakta ve taşıyıcı açısından operasyonel aksaklıklara yol açarak, zarara uğramasına yol açmaktadır⁶⁰. Kural tanımaz yolcuya ilişkin, yolcuya müdahale edilmesi hususu ilk olarak 1963 Tokyo Konvansiyonunda düzenlenmiştir. 1970 Lahey Sözleşmesi ve 1971 Montreal

⁵⁵ ICAO Doc. 10117, 1. Ed., 2019.

⁵⁶ ICAO Doc. 10117, 1. Ed., 2019, s. 2-1.

⁵⁷ 1920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu 19.10.1983 tarihli ve 18196 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

⁵⁸ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Tarafından Verilecek İdari Para Cezaları Hakkında Yönetmelik (SHY-İPC) 29.01.2013 tarihli ve 28543 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmış ve 01.01.2014'de yürürlüğe girmiştir.

⁵⁹ Havacılık Terimleri Sözlüğü, DHMİ Genel Müdürlüğü, 2022, s. 86.

⁶⁰ IATA Unruly Passenger Fact Sheet, May 2024, s. 1.

Sözleşmesi ise kural tanımayan yolcuyu düzenlemekle birlikte müdahale hususuna değinmemiştir⁶¹. 1963 Tokyo Konvansiyonu ile uçaakta kural tanımayan yolcu davranışıyla karşılaşıldığında, kimin yetkili sıfatıyla müdahalede bulunabileceği, kural tanımayan yolcuya ilişkin yargı yetkisi gibi hususlar düzenlenmiş ve bu düzenleme ile uçuş güvenliğinin sağlanması amaçlanmıştır.

B. MÜDAHALE ETME YETKİSİ

1. Kaptan Pilot

1963 Tokyo Konvansiyonu m. 6/1, kural tanımayan yolculara müdahaleye ilişkin olarak uçağın kaptan pilotunu yetkilendirmiştir. Hükme göre kaptan pilot, kural tanımayan yolcunun, kural tanımayan bir fiili işlediği veya tamamladığı veya işlemek veya tamamlamak üzere olduğu hususunda haklı bir kanaate sahipse uçak içerisindeki şahısların ve malların güvenliğini sağlamak düzen ve disiplini muhafaza etmek ve kural tanımayan yolcunun yetkili otoritelere teslimi amacıyla tedbir alabilir (1963 Tokyo Konvansiyonu m. 6/1)⁶². Bu bağlamda sorumlu kaptan pilot uçaktaki en yetkili kişi olarak kabul edilir⁶³.

Pilotun, kendisine tanınan müdahale yetkisini bizzat kullanması gerekmemektedir. Kural tanımayan yolcular nedeniyle çıkan olaylar, pilotların dikkatini dağıtabilmekte ve hatta pilotların kokpiti terk ederek uçuş güvenliğini tehlikeye atmasına yol açmaktadır⁶⁴. Bu durum ise devamında pilotun ciddi hatalar yapabilmesine neden olmaktadır⁶⁵. Bu kapsamda pilotlar, kural tanımayan yolcu vakaları ile karşılaştıklarında daha hızlı veya yanlış irtifada seyretmek, yanlış piste iniş gerçekleştirmek ve kule tarafından kendisine iletilen güzergahtan başka güzergahı izlemek gibi hatalar yapabilmektedir⁶⁶. Bunların yanında kural tanımayan yolcu nedeniyle pilotun başka bir havaalanına yönelmek durumunda kalması da, taşıyıcılar açısından ekonomik giderin mümkün olduğunca azaltılmaya çalışıldığı günümüz havacılık endüstrisinde, kaptan pilotun hata yapmasına neden olabilecektir⁶⁷. Aynı zamanda pilotun kural tanımayan yolcuya müdahale için kokpit kapısını açarak kokpiti terk etmesinin güvenlik zafiyeti oluşturarak, pilotların hayatını tehlikeye attığı ve hatta ölümüne yol açtığı da görülmektedir⁶⁸.

⁶¹ Bkz. III/A.

⁶² Kaptan pilot, sadece başka çözüm yolu bulunmadığı takdirde, yolcuyu otoritelere teslim etmelidir. Aksi bir durum, temel hak ve hürriyetler arasında yer alan ve Türk Hukukunda da Anayasa m. 23 ile düzenlenmiş bulunan seyahat hürriyetinin ihlalinin doğuracaktır.

⁶³ Seda Korkmaz, "Havacılıkta Uçak İçerisinde Kuraldışı Yolcular ve Kuraldışı Yolcu Kategorileri", *Uluslararası Sivil Hava Taşımacılığında Güncel Gelişmeler Konferansı*, İstanbul, onikilevha, 2020, s. 43.

⁶⁴ Swerdlow, *Modern Approaches to the Powers of the Aircraft Commander under Article 6 of the Tokyo Convention*, s. 106.

⁶⁵ Swerdlow, *Modern Approaches to the Powers of the Aircraft Commander under Article 6 of the Tokyo Convention*, s. 108.

⁶⁶ Swerdlow, *Modern Approaches to the Powers of the Aircraft Commander under Article 6 of the Tokyo Convention*, s. 110.

⁶⁷ Lee ve Harrington, *The Montreal Protocol 2014 and Unruly Passenger Cases on Board Aircraft: Is There Really a Jurisdictional Gap?*, s. 55.

⁶⁸ 1999 yılında All Nippon Airways tarafından gerçekleştirilen uçuşta kural tanımayan yolcunun bir kabin görevlisini rehin alması sonucu, pilotun kokpit kapısını açmasıyla yolcu, pilotu elinde bulundurduğu bıçak ile yaralayarak ölümüne neden olmuştur. Bu konuda detaylı bilgi için bkz. https://www.ana.co.jp/eng/about-ana/press/1999/990722_2.html.

Pilotun kural tanımaz yolcuya bizzat müdahale etmesi durumunda hata riskinin yükseleceğini öngören Konvansiyon, kaptan pilotun mürettebatın diğer üyelerinden yardım isteyebileceği veya onlara müsaade edebileceğini, yolculardan ise mecbur etmemek şartıyla yardım isteyebileceği veya yolculara müsaade edebileceğini düzenlemiştir (1963 Tokyo Konvansiyonu m. 6/2). Hükümde yer alan, mürettebat ve yolculara ilişkin farka dikkat çekmek gerekir. Yolculara ilişkin düzenlemede yer alan “mecbur etmeme şartıyla” ifadesi, kaptan pilotun yolculardan yardım isteyebilmekle birlikte onları bu hususta zorlayamayacağını, dolayısıyla yolculara emir ve talimat verme yetkisinin mevcut olmadığını gösterir. Buradan anlaşılmaktadır ki yardım istenen kişi veya grubun, yolcu değil de mürettebat olması halinde bu kişiler kaptan pilotun emir ve talimatlarına uymakla yükümlüdür. Bu yükümlülük aynı zamanda, bu kişilerin “*taşıyıcının adamı*” olmalarının doğal bir sonucu olarak da ortaya çıkmaktadır.

1963 Tokyo Konvansiyonu ile getirilen bu düzenleme, 2014 Montreal Protokolü’nde de korunmuştur. Hüküm kapsamında, tıpkı 1963 Tokyo Konvansiyonu gibi, kural tanımaz yolcuya müdahale yetkisini kaptan pilot bizzat kullanabileceği gibi, mürettebatın kalanından yardım isteyebilecek ve bu maksatla emir ve talimat verebilecek fakat yolculardan yardım talep etmesi imkânı da olmakla birlikte yolculara emir ve talimat veremeyecektir.

2. Mürettebat veya Yolculardan Herhangi Biri

1963 Tokyo Konvansiyonu m. 6/2 ile aynı zamanda, yolcu ve mürettebatın, derhal müdahale gerektiren bir olay olması halinde, kaptanın izni veya emir veya talimatı bulunmaksızın yolcuların ve malların güvenliğini sağlamak için müdahalede bulunabileceği düzenlenmiştir. Fakat mürettebat veya yolcuların müdahalesi yalnızca güvenlikle ilgili, önleyici ve kural tanımaz davranışın önlenmesi bakımından derhal gerçekleştirilmesi gerekli mahiyette olmalıdır⁶⁹. Bu kapsamda, yolcu veya mürettebatın müdahalesi için ayrıca kaptan tarafından yetkilendirilmelerine gerek bulunmamakta olup, bu kişiler bizzat kendi iradeleriyle hareket ederek, kural tanımaz yolcuya müdahalede bulunabilecektir. Bu düzenleme, 2014 Montreal Protokolü m. VII ile de korunmuş olup, yolcu veya mürettebatın inandırıcı sebeplere sahip olması halinde yetkilendirmeye ihtiyaç olmadan, kural tanımaz yolcuya müdahale edebileceği ifade edilmiştir.

3. Uçak İçi Güvenlik Görevlisi

Kural tanımaz yolculara müdahale edebilecek diğer bir grup ise uçak içi güvenlik görevlileri (In Flight Security Officer-IFSO)’dir. Uçağın kapılarının kapanmasından itibaren, güvenlik ve düzen ancak sınırlı insan kaynağıyla sağlanabileceği için, uçuş güvenliğinin sağlanması hususunda uçak içi güvenlik görevlileri önem arz etmektedir⁷⁰. Uçak içi güvenlik görevlileri 1963 Tokyo Konvansiyonu’nda yer almamış olup, ilk kez 2014 Montreal Protokolü ile düzenlenmiştir. Protokolün çevirisinde “*havaaracı güvenlik memuru*” terimi kullanılmıştır⁷¹. Kanımızca burada kullanılan terim hatalı olup, İngilizce metindeki “*in flight (uçuş içi)*” kavramıyla örtüşmemektedir.

⁶⁹ Swerdlow, *Modern Approaches to the Powers of the Aircraft Commander under Article 6 of the Tokyo Convention*, s. 118.

⁷⁰ Erson Asar, *Uçuş Güvenliğine Bir Tehdit Olarak Kural Tanımaz Yolcu*, s. 46.

⁷¹ Bkz. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2018/11/20181103M2-9.pdf>.

Protokole göre uçak içi güvenlik memuru haklı gerekçenin bulunması halinde kural tanımaz yolcuya karşı gerekli tüm tedbirleri, herhangi bir yetkilendirme aranmaksızın alabilmektedir (2014 Montreal Protokolü m. VII). Bu nedenle uçak içi güvenlik görevlilerinin kural tanımaz yolculara müdahalesinde kaptan pilotun emir ve talimatına ihtiyaç olmadığı gibi, kaptan pilotun uçak içi güvenlik görevlilerine emir ve talimat verme yetkisinin bulunmadığı da görülecektir. Fakat kaptanın uçak içi güvenlik görevlisinden yardım talep etmesinin önünde bir engel bulunmamaktadır⁷².

C. MÜDAHALENİN GERÇEKLEŞTİRİLDİĞİ YER

1963 Tokyo Konvansiyonu'nda Konvansiyon hükümlerinin yalnızca uçuş halinde gerçekleşen fiillere uygulanacağı belirtilmiştir (m. 1/2). Hükümün devamında uçuş halinden ne anlaşılması gerektiği de açıklanmıştır. Buna göre uçuş, uçağın motor gücünün kalkış amacıyla kullanılmaya başlanmasıyla başlayacak ve iniş son bulunca sonlanmış olacaktır. 2014 Montreal Protokolü ise gelen eleştiriler doğrultusunda, uçuş sürecinin kapsamı hususunda tadil yoluna gitmiştir. Protokole göre, uçuş yolcu binişinden sonra uçağın kapılarının kapatılmasıyla başlayacak ve inişten sonra kapıların açılmasıyla son bulacaktır (m. 2). Protokolün getirdiği düzenleme ile uçağın kapıları kapanmadan önce gerçekleştirilen kural tanımaz yolcu davranışları Konvansiyon kapsamı dışında kalacak olup, bu husus doktrinde eleştirilmiştir⁷³. Bu durumda uçağın kapıları kapanmadan önce, uçağın yardımcı güç ünitesi (*Auxiliary Power Unit-APU*) vasıtasıyla kalkışına hazırlandığı süre uçuş dahilinde kabul edilmeyecek, dolayısıyla yolcu, kural tanımaz davranışı uçak içinde gerçekleştirmesine rağmen Konvansiyon hükümleri uygulama alanı bulamayacaktır⁷⁴.

D. MÜDAHALENİN ÖLÇÜSÜ

1963 Tokyo Konvansiyonu kural tanımaz yolcuya yapılacak müdahalenin ölçüsünü de düzenlemiştir. Konvansiyon m. 6'da kaptan pilotun, yolcunun kural tanımaz yolcu davranışı gerçekleştirebileceğine yönelik haklı bir kanaatinin bulunması halinde, "*makul (reasonable)*" tedbirleri almakla yükümlü olduğu belirtilmiştir. Buradan görülmektedir ki, kural tanımaz yolcunun gerçekleştirdiği fiil ile ona yapılacak müdahale arasında bir denge bulunmalı ve kural tanımaz yolcunun gerçekleştirdiği davranışla aynı ölçüde bir karşılık verilmelidir. Kaptan pilotun, kural tanımaz yolcunun kontrol altına alınması hususunda mürettebat veya yolculardan yardım istemesi halinde, bu kişilerin gerçekleştireceği müdahalelerin de makul olması aranır. Ayrıca bu kişilerin yetkilendirilmeden müdahalede bulunmalar halinde, yapılacak müdahalenin yine makul ölçüde olması aranır. Kaptan pilot, makul ölçüde müdahale ile kontrol altına alınan yolcuların davranışlarının ciddi bir suç teşkil ettiği kanaatindeyse, ayrıca Konvansiyon gereğince bu yolcuları, uçağın indiği akit devlet yetkililerine teslimle yükümlüdür (1963 Tokyo

⁷² Erson Asar, *Uçuş Güvenliğine Bir Tehdit Olarak Kural Tanımaz Yolcu*, s. 47.

⁷³ Liu Hao, "On the Punishment of Unruly/Disruptive Passengers and the Modernization of the Tokyo Convention", *China Legal Science*, 3/1, 2015, s. 113; Ruwantissa Abeyratne, "A Protocol to Amend the Tokyo Convention of 1963: Some Unanswered Questions", *Air and Space Law*, 39/1, 2014, s. 54.

⁷⁴ Abeyratne, *A Protocol to Amend the Tokyo Convention of 1963: Some Unanswered Questions*, s. 55.

Konvansiyonu m. 9/1). Pilot, ayrıca inişten ve yolcuyu teslim etmeden önce bu hususta yetkili makamlara bilgilendirmede bulunmalıdır (1963 Tokyo Konvansiyonu m. 9/2).

E. YETKİLİ MAHKEME

1963 Tokyo Konvansiyonu kural tanımaz yolculara karşı, yargılama yetkisini de düzenlemiş bulunmaktadır. Konvansiyon m. 3'e göre uçağın tescil devleti, kural tanımaz davranışlar hususunda yargılama yetkisini haiz olacaktır. Bu kapsamda her akit devlet, tescil devleti olarak gerekli tedbirleri almakla yükümlüdür (1963 Tokyo Konvansiyonu m. 3/2). Bu durum ise, iniş yapılan hava meydanının bulunduğu devletin tescil devleti olmaması halinde, bu devletin yargı yetkisini haiz olmaması sonucuna yol açmakta ve yolcuların yargılamadan kurtulmalarına imkân tanımaktaydı⁷⁵.

1963 Tokyo Konvansiyonu m. 4'de ise istisnai bazı hallerde, tescil devleti olmayan devletin müdahalede bulunabilmesine imkân sağlamıştır. Buna göre suçun neticeleri o devlette gerçekleşmiş ise, suç o devlet uyruğu veya o devlet uyruğuna karşı veya o devlette daimî ikametgahı bulunan biri tarafından veya ona karşı işlenmişse, suç o devlet güvenliğinde tehlike yaratıyorsa, suç o devlette yürürlükte olup, uçakların uçuş ve manevrasına ilişkin kural ve düzenlemeleri ihlal ediyorsa veya yargılama yetkisi bir milletlerarası anlaşma gereği uygulanıyorsa, bu halde tescil devleti olmayan devlet de müdahalede bulunabilecektir.

2014 Montreal Protokolü ile Konvansiyonda düzenlenen yargı yetkisi genişletilmiştir. Buna göre tıpkı Konvansiyonda yer aldığı gibi tescil devleti yetkili olacak, fakat bu devletin yanında iniş yapılan hava meydanının bulunduğu devlet ve taşıyıcının bağlı bulunduğu devlet (işleticinin devleti) de yetkili olacaktır (2014 Montreal Protokolü m. IV).

F. TAŞIYICININ MÜDAHALEDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

Hava yoluyla gerçekleştirilecek bir yolcu taşımada, yolcu ile taşıyıcı arasındaki ilişkinin asli unsurunu taraflar arasındaki taşıma sözleşmesi oluşturur⁷⁶. Yolcu ile taşıyıcı arasında akdedilecek taşıma sözleşmesi ile yolcu taşıma karşılığında, taşıyıcıya bir ücret ödemeyi üstlenir (1999 Montreal Konvansiyonu m. 1/1). Taşıyıcı ise yolcunun ödediği ücret karşılığında yolcuyu sağ ve salim olarak kalkış noktasından, varış noktasına taşımakla yükümlüdür (1999 Montreal Konvansiyonu m. 17). Taşıyıcı bu yükümlülüğünü yerine getirirken yolcunun zarara uğramaması için tüm tedbirleri almak ve ayrıca tacir sıfatını haiz olması durumunda basiretli iş insanı gibi davranmakla yükümlüdür⁷⁷. Bu yükümlülük Türk hukukunda da taşıyıcının tacir olmasının doğal bir sonucu olarak Türk Ticaret Kanunu m.18/2 hükmünden doğar. Yine Türk Ticaret Kanunu m. 850/3'de yer alan taşıma işlerinin ticari işletme faaliyeti olduğu hükmü de taşıyıcının tacir olması ve basiretli iş insanı gibi davranmakla yükümlü olması sonucuna ulaşmamızı sağlar. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını düzenleyen TTK m. 876

⁷⁵ Erson Asar, *Uçuş Güvenliğine Bir Tehdit Olarak Kural Tanımaz Yolcu*, s. 41.

⁷⁶ Akkurt, *Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığından Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk*, s. 161; Bozkurt Bozabalı, *Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu*, s. 31; İlyas Gölcüklü, *Montreal Sözleşmesi Uyarınca Taşıyıcının Uluslararası Yolcu Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu*, İstanbul, onikilevha, 2015, s. 12.

⁷⁷ Orbay Ortaç, *Havayolu ile Taşınan Yolcuların Ölümünden veya Bedensel Bütünlüğünün İhlalinden Doğan Akdi Sorumluluk*, s. 33.

hükmü de taşıyıcının en yüksek özeni göstermesine rağmen zararın gerçekleşmesine engel olmaması halinde sorumluluktan kurtulacağını ifade ederek, taşıyıcının özen yükümlülüğünü belirtmiştir. Taşıyıcının aynı zamanda mürettebat ve teknik personelin seçimi hususunda da bir özen yükümlülüğü bulunmaktadır⁷⁸. Kanımızca personelin seçimi hususundaki bu yükümlülük, personelin eğitimi hususunda da devam etmektedir. Bu bağlamda, personelin kural tanımaz yolculara ilişkin olarak eğitilmesi de taşıyıcının özen borcunun kapsamı dahilinde yer alacaktır. Günümüzde taşıyıcının kural tanımaz yolculara karşı daha proaktif olması, olumsuz bir sonuç ortaya çıkmadan, sonucun meydana gelmemesi için önceden önlem alınmış olması beklenmektedir⁷⁹. Bu kapsamda taşıyıcı kural tanımaz yolcu davranışlarının önüne geçmek amacıyla, şirket politikaları ortaya koymak ve uçuş ekibine, kural tanımaz yolculara ilişkin gerekli eğitimleri vermekle yükümlüdür⁸⁰. Yine taşıyıcı, uçak içinde de gerekli önlemleri almış olmalı ve kural tanımaz yolcunun, uçuş, başka bir yolcu veya mal üzerinde güvenlik riski yaratmasına izin vermemelidir. Bu kapsamda taşıyıcı, 1963 Tokyo Konvansiyonu ile kaptana (ve dolayısıyla taşıyıcının adamı olarak kabulü nedeniyle taşıyıcıya) tanınmış olan müdahale yetkisini kullanarak bir zararın meydana gelmesinin önüne geçmelidir.

Kural tanımaz yolcuya müdahale ile kural tanımaz yolcunun davranışı arasında bir denge olmalı, müdahale Konvansiyonda düzenlenmiş bulunan makul ölçüyü geçmemelidir. Müdahalenin makul ölçüde olması halinde taşıyıcı, kaptan pilot, mürettebat veya yolcu Konvansiyon kapsamında yargılamadan muaf olacaktır (1963 Tokyo Konvansiyonu m. 10). Buradaki düzenleme taşıyıcı için getirilmiş bir sorumsuzluk hali olarak kabul edilebilir. Müdahalenin makul ölçüyü aşması, diğer bir deyişle kural tanımaz yolcu davranışı ile yapılan müdahale arasında açık bir oransızlık bulunması halinde ise 1999 Montreal Konvansiyonu kapsamında, bir “kaza”dan bahsedilecek ve taşıyıcının sorumluluğu doğacaktır⁸¹. Bu halde taşıyıcı 1999 Montreal Konvansiyonu kapsamında düzenlenmiş bulunan iki kademeli ve “two-tier” olarak adlandırılan sorumluluk rejimine tabi olacaktır⁸² (1999 Montreal Konvansiyonu m. 21). 1999 Montreal Konvansiyonu’nda kazanın tanımı yapılmamış olup, yaygın kabul edilen tanıma göre kaza; olağanüstü, beklenmedik ve yolcunun iradesi dışında gerçekleşmiş olmalıdır⁸³. Kural tanımaz yolcuların birçoğu davranışlarının yanlış olduğunun bilincinde olmakla birlikte, kendilerine yapılan müdahalenin de makul ölçüde olması beklenir. Bu yolculara yapılabilecek

⁷⁸ Orbay Ortaç, *Havayolu ile Taşınan Yolcuların Ölümünden veya Bedensel Bütünlüğünün İhlalinden Doğan Akdi Sorumluluk*, s. 33.

⁷⁹ Karp, *Mile High Assaults: Air Carrier Liability under the Warsaw Convention*, s. 1568.

⁸⁰ Karp, *Mile High Assaults: Air Carrier Liability under the Warsaw Convention*, s. 1568.

⁸¹ *Berlin v. Jetblue Airways Corp.*, (E.D.N.Y. May. 5, 2022)(Casetext, Erişim Tarihi: 05.07.2024). Uyuşmazlığa konu olayda bipolar bozukluğu olan yolcu, fenalaştığını düşünerek kabin ekibinden buz (ices) istemiş, kabin ekibi ise yolcunun bir terör örgütünün ismini (ISIS) belirttiğini düşünerek yolcuya makul ölçüyü aşan müdahalede bulunmuşlardır. Mahkeme makul ölçüyü aşan müdahaleyi kaza olarak değerlendirmekle birlikte, yolcunun ifadelerinde gelişmeler bulunduğuna ilişkin tazminata hükmetmemiştir.

⁸² Bu sorumluluk rejimi kapsamında taşıyıcı, yolcunun ölümü veya bedensel bir zarara uğraması halinde, güncel olarak 151.880 SDR(*Special Drawing Right-Özel Çekme Hakkı*)’a kadar olan zararlardan kusursuz sorumlu olacak, bu miktarın üzerinde yer alan zararlardan ise kusuru oranında sorumlu olacaktır. Bu sorumluluk rejimine göre taşıyıcının sınırsız sorumluluğundan bahsedilecektir. Güncel sorumluluk miktarı için bkz. https://www.icao.int/secretariat/legal/LEB%20Treaty%20Collection%20Documents/2024_Revised_Limits_of_Liability_Under_the_Montreal_Convention_of_1999_en.pdf.

⁸³ *Air France v. Saks*, (470 U.S. 392)(Casetext, Erişim Tarihi: 06.07.2024).

müdahalenin makul ölçüyü aşması ise müdahalenin irade dışı, olağanüstü ve beklenmedik olması sonucunu; dolayısıyla kaza olarak kabulü sonucunu ortaya çıkarır. Fakat 1963 Tokyo Konvansiyonu ile 1999 Montreal Konvansiyonu düzenlemeleri arasındaki farklar bazı belirsizlikler doğurmaktadır.

Konvansiyonlar arasındaki farklılığın doğurduğu ilk belirsizlik taşıma süresine ilişkindir. 2014 Montreal Protokolü ile tadil edilmiş 1963 Tokyo Konvansiyonu uçuşun başlama ve bitiş anını, uçağın kapılarının kapanması ve açılması olarak kabul ederken; 1999 Montreal Konvansiyonu'na göre taşıma süresi ve uçuş daha geniş anlaşılmalıdır. Bu bağlamda Montreal Konvansiyonu'na göre yolcunun, terminal binasında güvenlik noktasından sonra yalnızca yolcuların girebileceği bölüme girmesiyle uçağa biniş işlemlerinin başladığı kabul edilir⁸⁴. Hava aracına biniş ve iniş işlemleri birbiri ardı sıra gerçekleşen işlemlerin bütününden oluşmaktadır⁸⁵. Bilinmelidir ki 1999 Montreal Konvansiyonu kapsamında uçağa biniş işlemleri hiçbir zaman uçuş merdiveni veya yolcu biniş körüğünden geçerek uçağa girmek anlamında kabul edilmemektedir⁸⁶. Burada taşımanın ve dolayısıyla 1999 Montreal Konvansiyonunun uygulama alanına ilişkin üçlü bir değerlendirme yapılmalı ve yolcunun işlemleri; yolcunun faaliyeti, yolcunun bulunduğu yer ve taşıyanın yolcu üzerindeki denetimi yönünden değerlendirilmelidir⁸⁷. Bu bağlamda özellikle yolcunun; taşıyıcının veya onun adamlarının (havaalanı yer personeli ve mürettebat) talimatına girmesiyle taşıma başlayacak ve taşıyıcının direktif ve kontrolünden çıkıp terminal binasında emniyetli olarak serbest iradesiyle hareket edebildiği anda taşıma sonlanmış olacaktır⁸⁸.

Taşımanın başladığı anın farklı kabul edilmesi, kural tanımaz yolcuya müdahaleye ilişkin ilk sorunu ortaya çıkaracaktır. 1963 Tokyo Konvansiyonu ile uçuşun başlaması anı, uçak kapılarının kapanması olarak kabul edildiği için terminal binası veya aprondaki bir yolcunun, kural tanımaz yolcu davranışları sergilemesi halinde Konvansiyonun uygulama alanı bulması mümkün olmayacaktır. Dolayısıyla Konvansiyonda yer alan “makul ölçüde” müdahale hükmünün uygulanması da imkansızdır. Fakat buradan, yerdeki kural tanımaz yolcuya makul ölçüyü geçecek derecede müdahale edildiğine izin verildiği anlamı çıkarılmamalıdır. Kanımızca 1963 Tokyo Konvansiyonu'nda uçuşun kapsamının daha dar olmasının nedeni kaptan pilotun yetkisini ve sorumluluğunun bulunduğu süreci sınırlandırmak amaçlı getirilmiştir. Kaldı ki hukuk dışı veya suç içeren davranışların terminal veya apronda gerçekleşmesi halinde, bu

⁸⁴ Ashley Tang, “Surprises in The Skies: Resolving the Circuit Split on How Courts Should Determine Whether an “Accident” is “Unexpected or Unusual” under the Montreal Convention”, *Washington Law Review*, 98/4, s.1470.

⁸⁵ Tuba Birinci Uzun, *Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara, Seçkin, 2020, s. 73.

⁸⁶ Bülent Sözer, “Hava Yolu ile Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucunda Doğan Zararlardan Taşıyıcının Sorumluluğu”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, 9/3, 1978, s. 780.

⁸⁷ Ahmet Kırmızı, *Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1990, s.72; Orbay Ortaç, *Havayolu ile Taşınan Yolcuların Ölümünden veya Bedensel Bütünlüğünün İhlalinden Doğan Akdi Sorumluluk*, s. 68; Sözer, *Hava Yolu ile Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucunda Doğan Zararlardan Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 780-782.

⁸⁸ Orbay Ortaç, *Havayolu ile Taşınan Yolcuların Ölümünden veya Bedensel Bütünlüğünün İhlalinden Doğan Akdi Sorumluluk*, s. 70; Sözer, *Hava Yolu ile Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucunda Doğan Zararlardan Taşıyıcının Sorumluluğu*, s. 783-784.

davranışları gerçekleştiren kişiler de kural tanımaz yolcu olarak tanımlanmaktadır⁸⁹. Fakat Konvansiyon, uçuşun kapsamını dar tutması ve terminal veya apronda kural tanımaz davranışlarda bulunan yolcuları kapsamına almaması nedeniyle eleştirilmiştir⁹⁰. Konvansiyon ile terminal veya apronda kural tanımaz davranışlar sergileyen yolcuların Konvansiyonda düzenlenmemiş olması, bu yolculara taşıyıcı veya taşıyıcının adamları tarafından makul ölçüyü aşan müdahalelerde bulunabileceği anlamına gelmez. Gerek Konvansiyondaki düzenlemenin kaptan pilotun yetkisini sınırlandırmaya ilişkin olması, gerek hukukun genel ilkeleri gereğince, terminal veya aprondaki kural tanımaz yolcuya yapılacak müdahalenin de makul ölçüde olması beklenir ve yine makul ölçünün aşılması halinde 1999 Montreal Konvansiyonu kapsamında bir kazanın varlığını kabul etmek gerekir.

Kural tanımaz yolcuya ilişkin diğer bir husus ise yolcunun yetkilendirilmeden yapacağı müdahaledir. Yolcunun kural tanımaz yolcuya, kaptan pilot tarafından yetkilendirilmeden yapmış olduğu müdahale makul ölçüyü aştığı takdirde, yine bir kazadan bahsedilecek, dolayısıyla taşıyıcının sorumluluğu doğacaktır⁹¹. Yolcu, kaptan pilotun yetkilendirmesi sonucu müdahalede bulunması halinde taşıyıcının adamı olarak kabul edilebilecekken, yetkilendirilmeden yapılacak bir müdahalede bu kabul geçerli olmayacaktır. Fakat bu halde taşıyıcının ödediği tazminat nedeniyle, müdahale eden yolcuya rücu edebileceğinin kabulü gerekir. Aksi bir anlayış ise yolcuların, cezalandırılmayacağı düşüncesine kapılmasına ve uçakta kural tanımaz yolcu davranışları nedeniyle zaten bozulmuş olan düzen ve disiplinin daha da bozulmasına yol açar.

Kural tanımaz yolculara yönelik müdahaleye ilişkin olarak ayrıca, yetkili mahkeme hususuna da değinmek gerekir. Kural tanımaz yolcuya makul ölçüyü aşan düzeyde müdahalede bulunulması 1999 Montreal Konvansiyonu kapsamında kazaya yol açacağı için bu durumda 1999 Montreal Konvansiyonu'nda yolcunun ölümü ve bedensel zarara uğramasına ilişkin yetki hükmünün uygulanacağını kabulü gerekir. Bu kapsamda taşıyıcının ikametgahının bulunduğu yer mahkemesi, taşıyıcının esas faaliyetinin bulunduğu yer mahkemesi, taşıma sözleşmesinin akdedilmiş olduğu işyerinin bulunduğu yer mahkemesi, taşıma sözleşmesiyle kararlaştırılmış olan varma yeri mahkemesi ve yolcunun daimî ikametgahının bulunduğu yer mahkemesinde davanın açılabilirliğinin kabulü gerekir (1999 Montreal Konvansiyonu m. 33).

Kural tanımaz yolcuya karşı gerçekleştirilecek müdahaleye karşı değinilmesi gereken son husus ise müterafik kusurdur. Makul ölçüyü aşan müdahalenin kaza olarak kabulü 1999 Montreal Konvansiyonu'nun müterafik kusura ilişkin hükmünün de uygulama alanı bulmasına yol açacaktır (1999 Montreal Konvansiyonu m. 20). Bu kapsamda, kural tanımaz yolcu davranışları sergileyen yolcu, zarara neden olduğu ölçüde kusurlu kabul edilerek, taşıyıcı makul

⁸⁹ Yargıtay 11. H.D., E. 2020/631, K. 2020/4444, 26.10.2020, (Lexpera, Erişim Tarihi: 06.07.2024).

⁹⁰ Abeyratne, *A Protocol to Amend the Tokyo Convention of 1963: Some Unanswered Questions*, s. 58.

⁹¹ Doktrinde yolcu-yolcu arasındaki uyumsuzlukların MÖHUK haksız fiil hükümleri uyarınca çözülmesi gerektiğini savunan diğer bir görüş de bulunmakla birlikte, ilgili görüşe katılmamaktayız. Kanımızca taşıyıcı, taşıma sözleşmesinden ve basiretli iş insanı olmasından doğan özen borcunun sonucu olarak, uçak içinde güvenliği ve düzeni tesis etmeli ve bu kapsamda yolcular arasında yaşanabilecek ihtilafların da önüne geçme hususunda çaba göstermelidir. İlgili görüş için bkz. Gölcüklü, *Montreal Sözleşmesi Uyarınca Taşıyıcının Uluslararası Yolcu Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu*, s. 103.

ölçüyü aşan müdahale nedeniyle doğmuş olan tazminat yükünden kısmen veya tamamen kurtulabilecektir.

SONUÇ

Kural tanımaz yolcular hava yolu taşımacılığının gelişimine paralel olarak günden güne artış göstermekte ve bu da kural tanımaz yolcuya müdahalede daha çabuk ve aktif olmayı gerektirmektedir. Fakat kaptan pilot, mürettebat veya yolcu tarafından gerçekleştirilecek müdahalenin makul ölçüde olması aranır. Müdahalede bulunan kişilerin gerçekleştirdiği müdahalenin, makul ölçüde olması onları sorumluluktan kurtaracakken, makul ölçünün aşılmış olması halinde, burada 1999 Montreal Konvansiyonu kapsamında bir kazadan söz edilecek ve müdahalede bulunan kişiler vermiş oldukları zararı tazminle yükümlü olacaktır.

Gerek 1963 Tokyo Konvansiyonu'nun gerek 2014 Montreal Protokolü'nün kural tanımaz yolcuya müdahaleyi düzenlemekle birlikte, kural tanımaz yolcunun dar anlamda tanımını benimsemiş; bu ise uçuş öncesi ve sonrasında, yerde kural tanımaz davranışlarda bulunan yolcuların Konvansiyon kapsamı dışında kalmasına ve dolayısıyla bu kişilere Konvansiyon hükümlerinin uygulanamaması sonucunu doğurmuştur. Fakat burada dikkat edilmesi gereken husus, Konvansiyonun dar anlamda kural tanımaz yolcu tanımını benimsemesinde amacının, kaptan pilotun yetkili olduğu süreyi kısıtlamak olduğudur. Bu bağlamda, yerde kural tanımaz davranışlarda bulunan yolcuya Konvansiyon hükümleri uygulanmayacak olsa dahi, hukukun genel ilkeleri gereğince makul ölçüde bir müdahalede bulunulması gerekir. Aksi bir durumun kabulü ise yerde makul ölçüyü aşan müdahale ile karşılaşan yolcunun uğradığı zararı tazmin edememesine neden olacak ve mağduriyetine yol açacaktır. Bunun yanında aynı müdahaleyle uçuş sırasında karşılaşan bir yolcu ise taşıyıcıdan uğradığı zararı 1999 Montreal Konvansiyonu kapsamında tazmin talebinde bulunabilecektir. Bu ise kural tanımaz yolcuların bulunduğu yere göre, farklı müdahalelerle karşılaşması sonucunu doğurabilecektir ki; bu durumun kabulü mümkün değildir. Bu nedenle yerdeki kural tanımaz yolculara gerçekleştirilecek müdahalenin de makul ölçüde olmasının uyumsuzluk önüne gelen mahkemelerce aranması gereklidir. Ayrıca farklı kararların önüne geçilmesi için kural tanımaz yolcuya ilişkin düzenlemelerin tadili yoluna gidilerek, yerde kural tanımaz davranışlarda bulunan yolcular için bir düzenleme getirilmesi de kanımızca gereklidir. Böylelikle 1929 Varşova Konvansiyonu'ndan, günümüzde 1999 Montreal Konvansiyonu'na kadar ulaşılmaya çalışılan yeknesaklık amacına bir adım daha yaklaşmış olacaktır.

Kural tanımaz yolculara ilişkin diğer bir husus ise yetkili mahkemedir. 1963 Tokyo Konvansiyonu ve 2014 Montreal Protokolü, yetkili mahkemeye ilişkin olarak, taşıyıcının yolcunun ölümü ve bedensel zarara uğramasından doğan sorumluluğunu düzenleyen 1999 Montreal Konvansiyonu'ndan farklı hükümler öngörmüştür. Fakat, makul ölçüde müdahalenin aşıldığı halde kazanın mevcudiyetinin kabulü, kanımızca burada 1999 Montreal Konvansiyonu hükümlerinin uygulama alanı bulmasını gerektirir. Dolayısıyla yetkili mahkemeler tespit edilirken, 1999 Montreal Konvansiyonu hükümlerinin esas alınması gerekir.

KAYNAKÇA

- Abeyratne, Ruwantissa. "A Protocol to Amend the Tokyo Convention of 1963: Some Unanswered Questions", *Air and Space Law*, 39/1, 2014, s. 47-58.
- Abeyratne, Ruwantissa. "Protocol to the Tokyo Convention of 1963: A Legal Triumph or Damp Squib?", *Air and Space Law*, 39/4-5, 2014, s. 245-259.
- Abeyratne, Ruwantissa. "The Unruly Passenger: Is It Time to Think out of the Box", *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht – German Journal of Air and Space Law*, 67/2, 2018, s. 223-235.
- Akkurt, Sinan Sami. *Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk*, Ankara: Seçkin, 2018.
- Birinci Uzun, Tuba. *Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara: Seçkin, 2020.
- Bozkurt Bozabalı, Banu. *Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Hukuki Sorumluluğu*, Ankara: Seçkin, 2013.
- Çoban, Ramazan. "Sivil Havacılık Sektöründe Kural Dışı Yolcu Kavramı Üzerine Fenomenolojik Bir Araştırma", *Uluslararası Yönetim, İktisat ve İşletme Dergisi*, 18/1, 2022, s. 357-390.
- Erson Asar, Bilge. "Uçuş Güvenliğine Bir Tehdit Olarak Kural Tanımaz Yolcu", *Sivil Havacılık Hukukunda Güncel Gelişmeler Sempozyumu*, İstanbul: onikilevha, 2019, s. 25-52.
- Fogg, Margaret P.. "Air Rage: Is it a Global Problem? What Proactive Measures Can Be Taken to Reduce Air Rage, and Whether the Tokyo Convention Should Be Amended to Ensure Prosecution of Air Rage Offenders", *ILSA Journal of International & Comparative Law*, 7/2, Spring 2001, s. 511-538.
- Fumarola, Carl E.. "Stratospheric Recovery: Recent and Forthcoming Changes in International Air Disaster Law and its Effects on Air Terrorism Recovery", *Suffolk University Law Review*, 36/3, s. 821-842.
- Giesecke, Christian. "Unruly Passengers and Respective Passenger Rights / Die Hooligans der Luft und die Rechte Anderer Mitpassagiere / Les Passagers Hooligans et les Droits d'Autres Passagers Victimes", *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht – German Journal of Air and Space Law*, 51/4, 2002, s. 546-556.
- Gölcüklü, İlyas. *Montreal Sözleşmesi Uyarınca Taşıyıcının Uluslararası Yolcu Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu*, İstanbul: onikilevha, 2015.
- Hao, Liu. "On the Punishment of Unruly/Disruptive Passengers and the Modernization of the Tokyo Convention", *China Legal Science*, 3/1, 2015, s. 109-122.
- Karp, Judith R.. "Mile High Assaults: Air Carrier Liability under the Warsaw Convention", *Journal of Air Law and Commerce*, 66, Fall 2001, s. 1551-1568.
- Kırman, Ahmet. *Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1990.
- Korkmaz, Seda. "Havacılıkta Uçak İçerisinde Kuraldışı Yolcular ve Kuraldışı Yolcu Kategorileri", *Uluslararası Sivil Hava Taşımacılığında Güncel Gelişmeler Konferansı*, İstanbul: onikilevha, 2020, s. 37-52.
- Lee, Jae Woon ve Harrington, Andrew "The Montreal Protocol 2014 and Unruly Passenger Cases on Board Aircraft: Is There Really a Jurisdictional Gap?", *Issues in Aviation Law and Policy*, 16/1, 2016, s. 53-82.
- Nase, Vernon ve Humprey, Nicolas. "Angry People in the Sky: Air Rage and the Tokyo Convention", *Journal of Air Law and Commerce*, 79/4, Fall 2014, s. 701-746.
- Orbay Ortaç, Nurdan. *Havayolu ile Taşınan Yolcuların Ölümünden veya Bedensel Bütünlüğünün İhlalinden Doğan Akdi Sorumluluk*, Ankara: Turhan Kitabevi, 2014.

- Rubin, Randi Lynne. "The Warsaw Convention: Capping the Value of Life.", *Temple International and Comparative Law Journal*, 12/1 (Spring 1998), s. 189-240.
- Sözer, Bülent. "Hava Yolu ile Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucunda Doğan Zararlardan Taşıyıcının Sorumluluğu", *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, 9/3, 1978, s. 765-818.
- Swerdlow, Aaron B.. "Modern Approaches to the Powers of the Aircraft Commander under Article 6 of the Tokyo Convention", *Issues in Aviation Law and Policy*, 10/1, Autumn 2010, s. 105-144.
- Tang, Ashley. "Surprises in The Skies: Resolving the Circuit Split on How Courts Should Determine Whether an "Accident" is "Unexpected or Unusual" under the Montreal Convention", *Washington Law Review*, 98/4, s.1449-1502.
- Taşkale, Nermin. "Havacılıkta Kural Dışı Yolcular ve Hava Öfkesi", *Havacılık Psikolojisi: Kavramlar, Araştırmalar, Uygulamalar*, İstanbul, İstanbul Üniversitesi Yayınevi, 2022, s. 663-697.
- Urban, Jennifer A.. "The Protocol to Amend the Convention on Offences and Certain Acts Committed on Board Aircraft: A Missed Opportunity Or a Sufficient Modernization", *Indiana Law Review*, 49/3 (2016), s. 713-743.
- Yogaswara, Adishta. "Immaterial Compensation for Passenger Who Had Traumatic Experiences in Air Passenger Transport", *Corporate and Trade Law Review*, 2/1, 2022, s. 20-41.
- Young, Barbara E.. "Responsibility and Liability for Unlawful Interference in International Civil Aviation", *Air and Space Law*, 28/1, 2003, s. 1-81.

EXTENDED SUMMARY

LIABILITY ARISING FROM THE MEASURES TO BE TAKEN AGAINST AN UNRULY PASSENGER IN INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR

Umut Acun PhD., RA.

Atilim University, umut.acun@atilim.edu.tr

<https://orcid.org/0000-0001-5377-5545>

Having emerged in the early 20th century, the air transportation sector is developing quite rapidly today. These developments in air transportation have increased flight safety and made air transportation more accessible by more people today. However, in addition to the benefits of this development, it can be said that it has also led to some negative consequences. The most important or widespread of these negative consequences is unruly passengers. Unruly passengers are those who endanger themselves, other passengers, crew and the flight by violating the rules and instructions required by civil air transportation.

There are many reasons for unruly passenger behavior. These reasons include alcohol on flights, narrow seat legrooms compared to the past as a result of more seats in order to reduce the carrier's costs and the transportation fee to be paid by the passenger, and the change in the behavior of the crew due to the fact that they are serving more passengers, whereas in the past they were obliged to serve fewer passengers, paid services that were free of charge in the past, increased airport security checks compared to the past which puts extra stress on passengers, the increase in the duration of delays and the increase in the number of delays due to the widespread use of air transportation, etc. The presence of even one of these reasons may lead to unruly passenger behavior.

The increase in the incidents of unruly passengers in accordance with the development of the air transportation sector has necessitated adoption of national and international legal regulations against unruly passengers by states. In this context, firstly the Tokyo Convention of 1963 was signed, followed by the Hague Convention of 1970 and the Montreal Convention of 1971. Among these regulations, the 1963 Tokyo Convention regulates the intervention to be made against unruly passengers. Although there was no change in the article of the Convention on measures to be taken against unruly passengers, the Convention was amended by the Montreal Protocol of 2014. The most important changes introduced by the Protocol are the scope of the flight and the jurisdiction. However, the Protocol has been criticized for not providing an adequate solution for unruly passengers and for the fact that the number of unruly passenger incidents increases every year compared to the previous year.

The 1963 Tokyo Convention amended by the 2014 Montreal Protocol authorizes the captain pilot to take measures against unruly passengers during the flight.

Accordingly, the pilot-in-command may exercise the authority to take measures in person or may give orders and instructions to the crew or make requests to the passengers, but may not give instructions to the passenger. Moreover, the crew or the passenger may also exercise this authority *ex officio* when necessary. However, the Convention stipulates that the measures must be reasonable. As long as the measure is reasonable, the liability of the person and carrier will not arise. However, if the measure exceeds the reasonable extent, an “accident” and therefore the liability of the carrier will be mentioned within the scope of the 1999 Montreal Convention, which regulates the liability of the carrier for the death and bodily injury of the passenger.

The acceptance of the existence of an accident if the measure exceeds a reasonable level raises some disputable issues. The first of these concerns is the scope of the flight. The 1963 Tokyo Convention, as amended by the 2014 Montreal Protocol, defines the duration of the flight as the moment the aircraft doors close before take-off and the moment the aircraft doors open after landing. In this context, unruly passengers who engage in unruly behavior on the ground; in the terminal building or on the apron will not be included in the scope of the Convention. However, it should be accepted that the regulation of the contract regarding the duration of the flight is intended to limit the captain pilot's powers. In this context, considering the general principles of law, the measures to be taken against the unruly passengers on the ground should also be reasonable, and if the measures exceed the reasonable limits, the existence of an accident should be accepted. Otherwise, the passenger who commits the same unruly behavior may face different consequences depending on his/her location. In addition, the fact that the 1963 Tokyo Convention and the 1999 Montreal Convention, as amended by the 2014 Montreal Protocol, have different regulations regarding the jurisdiction may also create disputes, and therefore a regulation is needed here as well. In our opinion, it would be correct to accept the jurisdiction of the courts regulated under the 1999 Montreal Convention here, since an accident will be mentioned in case the reasonable measure is exceeded against to the unruly passenger.