

Montreal Sözleşmesi Kapsamında Beşinci Yetki Kuralı ve Uygulaması

The Fifth Jurisdiction Rule and Practice under the Montreal Convention

İlyas GÖLCÜKLÜ* 

Öz

Hava yolu taşımacılığı, günümüzde en güvenli ve en hızlı ulaşım biçimi kabul edilmektedir. Ancak hava yolu ulaşımında da elim kazaların meydana geldiği ve bu olaylar neticesinde kazazede ya da mirasçılarının taşıyıcının sorumluluğuna başvurdukları bilinen bir olgudur. Sorumluluk davaları, Türkiye’de açılabilirdiği gibi yabancı devlet mahkemelerinde de açılabilir. 5 Şubat 2020 tarihli İzmir-İstanbul uçuşu yapan PC2193 sefer sayılı Boeing 737 tipi uçağın pisten çıkması sonucu çeşitli davaların açılması gündeme gelmiştir. Medyaya da yansıdığı üzere, kaza ile ilgili sadece Türkiye’de değil ABD’de de dava açıldığı ve yurt dışından yabancı avukatların da Türkiye’ye geldiği görülmüştür. 1999 tarihli Montreal Sözleşmesi uluslararası taşımalarda yolcunun ölmesi, yaralanması, geciktirilmesi ile kargo ya da bagajın gecikmesi, hasara uğraması, kaybı durumlarında taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen ve Türkiye’nin de taraf olduğu sivil havacılığa dair önemli bir düzenlemedir. Yeknesaklaştırma amacı güden bu milletlerarası özel hukuk sözleşmesi, taşıyıcı aleyhine açılacak davaların muhtemel forumlarını açıkça düzenleyerek sınırlandırmıştır. Bu çalışmada, öncelikle uluslararası taşımadan doğan bir sorumluluk davasına hangi taraf devletteki mahkemenin bakacağı meselesi Montreal Sözleşmesi madde 33’teki açık düzenleme ışığında ele alınmış ve özellikle de madde 33/f.2’de sadece yolcunun ölümü ve bedensel zarara uğraması halinde geçerli olan beşinci yetki kuralı, güncel mahkeme kararları ışığında tartışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Montreal Sözleşmesi, Milletlerarası Yetki, Beşinci Yetki, Kaza, Taşıyıcı, Sorumluluk

Abstract

Air transport is considered as the fastest and safest mode of transport. Yet, unfortunate accidents still occur in the carriage by air as well and due to such accidents, injured or heirs of deceased may sue air carrier for their liabilities. Such suits may be commenced in Turkey or abroad. The tragic landing accident of the flight PC2193 with Boeing 737 aircraft at Istanbul Sabiha Gokcen Airport has caused several suits against liable parties. As reported in media as well, some argued that it is possible to adjudicate in the US as the Turkish public witnessed the presence of foreign lawyers in Turkey. Montreal Convention that regulates international air carrier’s liability arising from death or bodily injury of passenger, delay or damage or loss of baggage and cargo, is a significant instrument to which Turkey is party. With purpose of unification among state parties, it limits number of forums where the carrier can be sued. This paper discusses these limited forums regulated under the article 33 but mainly focuses on the fifth jurisdiction under the article

* Dr. Öğr. Üyesi, Altınbaş Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Özel Hukuk Anabilim Dalı,
E-Mail: ilyas.golcuklu@altinbas.edu.tr

33/p.2, specifically designed only for liability cases due to death or bodily injuries of passengers, in light of recent court cases.

Keywords: Montreal Convention, International Jurisdiction, Fifth Jurisdiction, Accident, Carrier, Liability

GİRİŞ

Hava yolu taşımacılığı, teknolojik imkanların da gelişmesi neticesinde yolcu, yük ve bagaj taşımada hızla ve etkin bir hizmet sunmaktadır. Ancak her taşıma türünde olduğu gibi hava yoluyla taşımada da kazalar meydana gelmektedir. Bu tür talihsiz olaylar nedeniyle taşıyıcıya karşı sorumluluk davaları açılmakta ve ölü yolcunun mirasçıları ya da bedensel zarara uğrayan yolcu tarafından tazminat davaları açılabilir. Dinamik bir alan olan uluslararası hava yolu taşımacılığında, taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin davaların hangi forumlarda açılabileceği ve hangi esaslara tabi olacağından önceden belirlenmesinde hem yolcu ile kargo göndericisinin hem de taşıyıcının menfaati söz konusudur.

Turizm ya da iş amaçlı hava yolu seyahatlerinin yaygınlaşmasıyla günümüzde aynı uçak içerisinde birçok milliyetten insanın olması olağan hale gelmiştir. Dolayısıyla tek bir uçak kazasında, birden çok ülkede eş zamanlı olarak çeşitli sorumluluk davalarının gündeme gelmesinde şaşılacak bir durum yoktur. Sivil havacılık hukuku alanında da ülkeler, çeşitli çok taraflı uluslararası sözleşmelerle hava yolu taşıyıcısının sorumluluğu bakımından yeknesak ve öngörülebilir maddi hukuk kurallarını yaratma yoluna gitmişlerdir. Bu çabaların ürünü olan ve günümüzde 136 ülkenin taraf olduğu¹ 1999 tarihli Montreal Sözleşmesi, sivil havacılığa dair önemli bir düzenleme olarak dikkat çekmektedir. Sözleşmenin tüm hükümlerine bu çalışmada değinilmemiş, sadece milletlerarası yetkili taraf devletleri belirleyen madde 33 hükmü ve özellikle de madde 33/f.2'de yer alan *beşinci yetki* kuralı mahkeme kararları ışığında ele alınmıştır. Taşıyıcının, kendisine karşı hangi ülkelerde dava açılabileceğini bilmesi; yolcunun ise, taşıyıcıya karşı hangi forumda dava açabileceğini bilmesi öngörülebilirlik bakımından önemlidir. Medyaya da yansıyan birçok kazada bu ihtiyaç belirgin şekilde ortaya çıkmaktadır.

İçerisinde farklı milliyetten 227 yolcu ve 12 mürettebatın bulunduğu Malezya Havayolları'na ait uçak 8 Mart 2014 tarihinde radardan çıkarak kaybolmuştur ancak bu kaza, günümüzde hala aydınlatılmadığı gibi dünyanın çeşitli yerlerinde ölü olarak kabul edilen kişiler adına sorumluluk davaları açılmıştır². Yine *Germanwings*'e ait Barcelona – Düsseldorf seferini yapmakta olan uçak, yardımcı pilotun kendini kokpite kapatarak 24 Mart 2015 tarihinde bilinçli şekilde Fransız Alplerine çarpması nedeniyle kaza yapmış ve mürettebat dahil farklı milliyetlerden 150 kişi hayatını kaybetmiştir³. ABD'de verilen yüksek tazminat tutarları nedeniyle yolcunun mirasçılarının Amerikan mahkemelerinde dava açmaya çalıştıkları bilinmektedir⁴. Özellikle uçakta yer alan ABD

1 https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf (Erişim, 19.03.2020).

2 <https://www.britannica.com/event/Malaysia-Airlines-flight-370-disappearance> (Erişim: 10.03.2020).

3 https://www.bbc.com/turkce/haberler/2015/03/150326_germanwings_yardimci_pilot (Erişim: 10.03.2020).

4 PRADHAN Devendra, *The Fifth Jurisdiction under the Montreal Liability Convention: Wandering American or Wandering Everybody*, 68 *J. Air L. & Com.* 717 (2003), 717-730, s. 721.

vatandaşlarının daimi ve esas ikametgahlarının bulunduğu yerde dava açabilmeleri, Montreal Sözleşmesi madde 33/f.2 kapsamında beşinci yetki esasını daha da önemli hale getirmektedir. Kaldı ki uçak kazalarında, sadece taşıyıcının sorumluluğuna değil, iç hat taşıma bile olsa, hava aracı imalatçısının sorumluluğuna da gidildiği görülmektedir. Örneğin bir Türk havayolu şirketine ait uçağın 5 Şubat 2020 tarihinde Sabiha Gökçen Havalimanı'nda pisten çıkması kazası sonucunda, yurt dışındaki hukuk firmaları temsilcileri de Türkiye'ye gelmiş ve bu firmalar aracılığıyla imalatçı Boeing şirketine karşı ABD'de dava açılacağı bilgisi medyada yer almıştır⁵.

Bu tür farklı ülkelerden yolcuların yer aldığı hava aracı kazalarında, hangi ülkede davanın açılacağı daha da önemli hale gelmektedir. Ancak Montreal Sözleşmesi madde 33'te bu yetkili forumlar sınırlandırılmış ve davacıya, sadece birini seçme konusunda takdir yetkisi tanınmıştır⁶. Aşağıda öncelikle milletlerarası yetki kavramı ele alınacak ve bu yetkinin madde 33'te nasıl düzenlendiği belirtilecektir. Sonrasında ise madde 33/f.2'de yer alan beşinci yetki kuralının esasları, tarihçesi, önemi belirtildikten sonra, bu yetki bakımından en çok tercih edilen Amerikan mahkemeleri uygulamasında bu yetkinin nasıl değerlendirildiği örnek kararlar ışığında ele alınacaktır. Başka bir makalenin konusu olabilecek kadar ayrıntılı ve önemli bir konu olmasına rağmen, medyaya da yansıyan haberlere hukuki cevaplar vermek amacıyla kazalarda imalatçının sorumluluğu da milletlerarası yetki kuralları özelinde bu çalışmada kısaca ele alınmıştır. Son olarak, Türk hukuku ve karşılaştırmalı hukuk bakımından örnek yargı kararlarındaki eğilimlerin hava hukuku davaları bakımından ne anlama geldiği tartışılmıştır.

I. Milletlerarası Yetki Kavramı ve Önemi

Milletlerarası özel hukuk, yabancılık unsuru içeren özel hukuk ilişkilerini ele alan bir “iç” hukuk dalıdır⁷. “*Yabancı unsurlu özel hukuk ilişkileri*” kavramıyla taraflar, ifa yeri, uyumsuzluk konusu gibi hususlarda yabancı bir devletin hukukuyla ilintili özel hukuk ilişkileri kastedilmektedir⁸. Böylece esasen “*milletlerarası*” kavramı, bu özel hukuk dalının “*yabancılık ihtiva eden*” özelliğini vurgulamaktadır⁹.

Milletlerarası yetki kavramı ele alınırken de bu kavramın, milletlerarası özel hukukun bir parçası olduğu dikkate alınarak incelenmesi gerekir. Yürürlükte olan 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun¹⁰ (“MÖHUK”) kapsamında milletlerarası yetki yorumlanmalıdır. MÖHUK madde 1/f.1 uyarınca kanun, “*yabancılık unsuru taşıyan özel hukuka ilişkin işlem ve ilişkilerde uygulanacak hukuk*” ve “*yabancı mahkeme ve hakem kararlarının tanınması ve tenfizi*”

5 <https://havahaber.com/pistten-cikan-pegasus-ucagi-icin-hukuk-savasi-basliyor/> (Erişim: 10.03.2020).

6 *Antoine X v Newvac Corp* davasında Fort-de-France Temyiz Mahkemesi kararını inceleyen Fransız Temyiz Mahkemesi, davacıların seçimini açıkça Fransız mahkemelerinden yana kullandığı gerekçesiyle Montreal Sözleşmesi madde 33 gereği bu mahkemenin yetkisini dikkate alınacağını vurgulamıştır. Karar için bkz. *Antoine X v Newvac Corp, No 10-30919*.

7 ÇELİKEL Aysel / ERDEM B. Bahadır, *Milletlerarası Özel Hukuk*, 15. Bası, Beta, İstanbul, 2017, s. 14.

8 ŞANLI Cemal/ ESEN Emre/ ATAMAN-FİGANMEŞE İnci, *Milletlerarası Özel Hukuk*, 7. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2019, s. 5.

9 ÇELİKEL / ERDEM, s. 14-15.

10 RG Tarih: 12.12.2007 Sayı: 26728.

yanında “Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisini” de düzenlemektedir. MÖHUK madde 1/f.2 gereği “*Türkiye Cumhuriyeti’nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümleri saklı*” tutulmuştur. Bu kural, “*usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası antlaşmaları kanun hükmünde*” kabul eden Türkiye Cumhuriyeti Anayasası madde 90/f.5 ile de uyumludur. Böylece MÖHUK madde 1/f.1 uyarınca düzenlenen tüm konularda, aynı konuya ilişkin bir milletlerarası anlaşma varsa öncelikle bu anlaşmanın hükümleri dikkate alınacaktır. Dolayısıyla belirli uyuşmazlıklarda Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi değerlendirilirken Türkiye’nin taraf olduğu bir anlaşma varsa ilgili hükümlerin de hem Anayasa hem de milletlerarası özel hukuktaki yeknesaklık amacı doğrultusunda dikkate alınması gerekecektir. Böyle bir anlaşma yoksa Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi, MÖHUK madde 40 ve devamındaki hükümlere göre belirlenecektir.

Milletlerarası özel hukuk kapsamında milletlerarası yetki kavramı, özel bir anlam taşımaktadır. Bu önemli kavrama MÖHUK madde 40 kenar başlığında ve madde 1/f.1 içeriğinde yer verilmesine rağmen kanunda herhangi bir tanım yapılmamıştır. Ancak çeşitli uyuşmazlıklarda Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisini inceleyen doktrindeki çalışmalar¹¹ nazara alındığında bu kavramla kastedilenin, “*yabancılık unsurunu içeren*” bir davada Türk mahkemesinin yetkisi olduğu anlaşılmaktadır. MÖHUK madde 40’taki genel hükme göre Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi, “*iç hukukun yer itibarıyla yetki kuralları*” dikkate alınarak belirlenecektir. Böylece bir Türk mahkemesinin milletlerarası yetkisi, bir başka ifadeyle yabancılık unsuru içeren bir davada yetkili olup olmayacağı meselesi, yabancılık unsuru yokmuşçasına iç hukuktaki yetki kurallarına tabi tutulmuştur. Diğer bir ifadeyle bir Türk mahkemesinin, yabancı unsur taşıyan uyuşmazlık bakımından milletlerarası yetkiyi haiz olup olmadığı meselesi yabancılık unsuru yokmuşçasına değerlendirilecektir.

İç hukuktaki yetki kuralları denildiğinde ilk akla gelen 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu¹² (“HMK”) yetki kuralları olsa da bu ibareden geniş anlamda Türk mevzuatında yer alan tüm yetki kurallarını anlamak gerekir¹³. Böylece yabancılık unsuru taşıyan bir uyuşmazlıkta Türk

11 EKŞİ Nuray, Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisi, 2. Bası, İstanbul 2000, s. 22; ŞANLI/ ESEN/ ATAMAN-FİĞANMEŞE, s. 391-392; Taşınmazın aynına ilişkin uyuşmazlıklarda milletlerarası yetkili mahkeme hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. ERKAN Mustafa, Bir Tabu: Taşınmazın Aynına İlişkin Davalarda Münhasır Yetki, *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 20, Sayı 1, Yıl 2012, 12-51*, s. 12 vd. ; Yabancılık unsuru içeren tüketici uyuşmazlıklarında Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi konusunda bkz. TARMAN Zeynep Derya, Milletlerarası Özel Hukukta Tüketicinin Korunması, *Public and Private International Law Bulletin*, 39(1): 325-356, s. 341 vd.; ŞANLI/ ESEN/ ATAMAN-FİĞANMEŞE, s. 420-421; yabancılık unsuru içeren bir uyuşmazlıkta Türk mahkemesinin yetkilendirilmesi hususunda MÖHUK madde 40 yollaması nedeniyle HMK madde 17 ve devamı hükümlerinin uygulanacağı konusunda bkz. MERAKLI YAYLA Deniz, Yabancılık Unsuru Taşıyan Uyuşmazlıklarda Yetki Sözleşmesinin Tarafları ve HMK Madde 17 Kapsamındaki Yetki Sözleşmesinin Üçüncü Kişilere Teşmili, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 16, Özel Sayı 2014, s. 1987-2013 (Basım Yılı: 2015), Prof. Dr. Hakan PEKCANİTEZE Armağan*, s. 1989; MÖHUK madde 47 kapsamındaki yetki anlaşmalarına dair detaylı bilgi için bkz. SARGIN Fügen, Milletlerarası Usul Hukukunda Yetki Anlaşmaları, Yetkin, Ankara 1996; ayrıca bkz. ÇORTOĞLU KOCA Sema, Boşanma, Ayrılık Ve Evliliğin Butlanı Davaları ile Velâyete İlişkin Davalarda Milletlerarası Yetki Sorunu, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi C. XX, Y. 2016, Sa. 2, 209-268*, s. 236 vd.; yabancılık unsuru içeren davalarda milletlerarası yetki anlaşması esasları ve sonuçları için bkz. DEMİRKOL Berk, Milletlerarası Yetki Anlaşmaları, Vedat Kitapçılık, 2018; ŞANLI/ ESEN/ ATAMAN-FİĞANMEŞE, s. 432 vd.

12 RG Tarih: 4/2/2011 Sayı: 27836.

13 EKŞİ, s. 17 vd.; ŞANLI/ ESEN/ ATAMAN-FİĞANMEŞE, s. 391-392.

mahkemesinin milletlerarası yetkisinin varlığı araştırılırken, Türk mevzuatında yer alan tüm ilgili yetki düzenlemelerini dikkate almak gerekecektir. Önemle vurgulayalım ki Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmeler de kanun niteliğini haizdir ve bu sözleşmelerde yer alan yetkiye dair düzenlemeler ile maddi hukuk düzenlemeleri öncelikle dikkate alınacaktır.

Bazı hallerde yabancılik unsurunun tespiti zor olabilirse de bu çalışmanın konusu olan taşıyıcının uluslararası sivil hava taşımacılığında doğan sorumluluğu bakımından böyle bir zorluktan bahsedilemez. İthalat – ihracat, milletlerarası ticari uyumsuzluklarda olduğu gibi tanımı ve mantığı gereği *uluslararası* taşıma da zaten yabancılik unsuru taşır¹⁴ zira bir ülkeden başka bir ülkeye uçuş olacağından dolayı coğrafi anlamda yabancılik unsuru kaçınılmaz şekilde mevcut olacaktır.

II. Montreal Sözleşmesi ve Önemi

Milletlerarası özel hukukun en dinamik alanlarından biri de uluslararası taşıma konusudur. Taşıma hukukunda hava yolu taşımacılığı ise eski tarihlerden beri insanlığın dikkatini çekmiş olan ve günümüz dünyasında sıklıkla tercih edilen, teknolojik gelişmelere bağlı olarak sürekli gelişen bir yöntemdir. Bu dinamizm, yolcular ile taşıyıcı arasındaki hukuki ilişkilerin düzenlenmesi başta olmak üzere birçok hukuki sorunu da beraberinde getirmiştir. Hava taşımacılığında özel hukuk ilişkileri ya da havacılığın sivil yönlerinin yeknesak düzenlemelere kavuşturulması amacı, zamanla daha önemli bir hale bürünmüştür. Bu kapsamda kısaca bu düzenlemelerin tarihçesine değinmek, çalışmamızdaki esas tartışmaları daha da anlaşılır kılacaktır.

Milletlerarası özel hukuk alanında uluslararası sivil havacılığa ilişkin yeknesak kuralları getiren ilk düzenleme 1929 yılında hazırlanan Varşova Sözleşmesi¹⁵ (*Warsaw Convention*) olmuştur. Ancak teknolojik gelişmeler, Varşova Sözleşmesi'nin yetersizliğini ortaya koymuş ve bir dizi çalışmayla bu sözleşme güncellenmiştir¹⁶. Varşova Sözleşmesi'ne yapılan ekleri dikkate alarak bu dağınık sistemi tek bir metinde toplayarak yeknesaklığı¹⁷ sağlamak amacıyla 57 maddeden oluşan Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme¹⁸ (“Montreal Sözleşmesi”) kabul edilmiştir. Uluslararası hava yolu taşımacılığında taşıyıcının sorumluluğu başta olmak üzere önemli hususları düzenleyen ve dava açma süresi gibi maddi milletlerarası özel hukuk kuralları da getiren Montreal Sözleşmesi, Türkiye bakımından 26 Mart 2011 tarihinde yürürlüğe

14 Havacılığın “doğası gereği uluslararası bir karakter taşıdığı” konusunda bkz. DEMPSEY Paul Stephen, *Flights of Fancy and Fights of Fury: Arbitration and Adjudication of Commercial and Political Disputes in International Aviation*, 32 *Ga. J. Int'l & Comp. L.* 231, s. 233. (*Arbitration and Adjudication*).

15 *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929*. <http://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.1929/doc.html> (Erişim, 18.03.2020).

16 Detaylı bilgi için bkz. GÖLCÜKLÜ İlyas, *Hava Hukuku*, On İki Levha, 2018, s. 5-8; WALKER Gregory C., *Doing Business in Montreal: The Effects of the Addition of Fifth Forum Jurisdiction under the Montreal Convention*, *Penn State International Law Review: Vol. 23: No. 1, Article 6*, 125-146, s. 125-126.

17 TOMPKINS, George N. ‘A Tribute to the Legacy of Or Wassenbergh, *Air & Space Law* 40, no. 1 (2015): 83-92, s. 90 vd. (*Legacy*).

18 *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Montreal on 28 May 1999*. <https://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.unification.convention.montreal.1999/> (Erişim, 19.03.2020).

girmiştir¹⁹. 2020 yılı itibarıyla 136 devletin bu sözleşmeye taraf olması²⁰, bu milletlerarası anlaşmanın ne kadar önemli bir düzenleme olduğunu bizlere göstermektedir. 4 Kasım 2003 tarihinde yürürlüğe giren Montreal Sözleşmesi, uluslararası taşımalarda yolcunun ölmesi, yaralanması, geciktirilmesi halleri ile kargo veya bagajın gecikmesi, hasara uğraması, kaybı durumlarında taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen sivil havacılığa dair bir düzenleme olarak her yıl yeni ülkelerin onayıyla daha da önemli bir hale gelmektedir. Montreal Sözleşmesi'nde yer alan tüm hususlara bu çalışmamızda yer veremeyeceğimizden, milletlerarası yetkili forumları düzenleyen madde 33'ü genel olarak inceleyecek ve özellikli bir kural olan beşinci yetki düzenlemesini ağırlıklı olarak analiz edeceğiz.

III. Montreal Sözleşmesi Madde 33/f.1'de Sayılan Yetkili Mahkemeler

Montreal Sözleşmesi madde 33/f.1'e göre, hava yolu taşıyıcısına karşı sorumluluk davasının açılacağı taraf devletler şu şekilde belirlenmiştir: 1 – Taşıyıcının ikametgâhının bulunduğu yer mahkemesi, 2 – Taşıyıcının esas faaliyet merkezinin bulunduğu yer mahkemesi, 3 – Taşıyıcının taşıma sözleşmesinin yapılmış olduğu işyerinin bulunduğu yer mahkemesi, 4 – Yolcu taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan varma yeri mahkemesi.

Milletlerarası özel hukuk sözleşmelerindeki yeknesaklık amacı, Montreal Sözleşmesi'ndeki yetki düzenlemelerinde de belirginleşmiştir. Şöyle ki 136 devletin taraf olduğu bu sözleşme kapsamındaki uyuşmazlıklar, globalleşen ulaşım imkanlarından ötürü dünyanın herhangi bir ülkesindeki mahkemelerde teorik olarak görülebilecektir. Ancak Montreal Sözleşmesi, taşıyıcı aleyhine dava açılacak forumları sınırlandırmış ve herhangi bir ülkede rastgele davanın açılmasını kabul etmemiştir. Sözleşme hem davacı lehine seçimlik hak tanıyacak şekilde birden fazla ilgili forumdan birini tercih etme imkanı sunmakta hem de sayılan ülkeler dışında bir yerde dava açılmayacağı esasını getirerek taşıyıcı lehine bir düzenleme getirmektedir. Böylece Montreal Sözleşmesi, taşıyıcı ile yolcu, kargo bakımından ise taşıyıcı ile gönderen arasında milletlerarası yetki konusunda kanaatimizce dengeli bir yaklaşım sergilemiştir.

Uluslararası hava yolu taşımacılığı; yolcunun vatandaşlığı, biletin satın alındığı yer, hava yolu şirketinin tescil olduğu yer, kalkış ve varış yerleri düşünüldüğünde aynı anda birden çok ülkeyi ilgilendiren önemli bir hukuki işlemdir. Davalı havayoluna karşı dava açmayı düşünen bir yolcunun, bu tür ilgili yerler arasında *forum shopping*²¹ yapması ve böylece kendi lehine daha çok yararlar

19 1999 Tarihli Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme, Türkiye açısından 26 Mart 2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Montreal Sözleşmesi'nin resmi çevirisi için bkz. 01.10.2010 tarihli ve 27716 sayılı Resmî Gazete. Montreal Sözleşmesi'nin onaylanmasının uygun bulunduğu tarih ve 2.4.2009 tarihli ve 5866 sayılı Kanun; 14.04.2009 tarihli ve 27200 sayılı Resmî Gazetede yayımlanmıştır. Sözleşme; Bakanlar Kurulu'nun 13.09.2010 tarih ve 2010/895 sayılı kararı ile 57'nci maddesine çekince koyularak onaylanmış ve onay belgesi 25.1.2011 tarihinde ICAO'ya gitmiştir. "Yürürlüğe girme" kuralı gereği Montreal Sözleşmesi, Türkiye için de 3 ay sonra (26 Mart 2011 tarihinde) yürürlüğe girmiştir. Tüm taraf ülkeler için bkz. https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf (Erişim, 20.03.2020).

20 https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf (Erişim, 19.03.2020).

21 *Forum shopping*; *Common Law* sisteminde geliştirilmiş bir prensip olup, Kıta Avrupası hukukuna esasen yabancı bir

sunacak forumu tercih etmesi beklenir²². Devletlerarasında yapılmış çok taraflı bir anlaşma olan Montreal Sözleşmesi madde 33'teki milletlerarası yetki hem yabancılık unsurunu içermekte hem de “*hangi taraf devletteki*” mahkemelerin uyuşmazlığa bakacağını düzenlemektedir²³. Hangi taraf devlet mahkemesinin uyuşmazlıkta yetkili olacağı hususu ise esasen bir milletlerarası yetki sorunudur.²⁴ Dolayısıyla Montreal Sözleşmesi madde 33'teki kural, Türkiye’de havayolu şirketine karşı açılacak bir davada Ankara mahkemelerinin mi yoksa İstanbul mahkemelerinin mi yer itibariyle yetkili olacağı hususuyla ilgilenmez. Maddedeki kural uyarınca örneğin taşıyıcı *Lufthansa* şirketine karşı, Almanya’da mı yoksa Türkiye’de mi dava açılacağı meselesi, diğer bir ifadeyle herhangi bir ülkede dava açılıp açılmayacağı karara bağlanmaktadır. Bir ülkede dava açılabiliriyorsa, artık hangi yer mahkemesinin yetkili olacağı hususu bu ülkenin hukukuna bağlı olarak tespit edilecektir.

Montreal Sözleşmesi’nin 33. maddesi, davacı lehine bir seçimlik hak getirmektedir. Bu nedenle davacı, talebini birden çok mahkemeye başvurarak kullanamayacaktır. Sözleşmede belirlenmiş yetkili mahkemelerden birinde davayı açmak, bu ülke mahkemesince “*yetkisizlik kararı verilmesi dışında*” seçimlik hakkın kullanılması anlamına gelir ve başka ülkede de dava açıldığında artık milletlerarası derdestlik itirazıyla karşılaşılır.²⁵ Sayılan forumlarda sonradan ek davalar açıldığında, davalının yetkisizlik itirazı sonucu ilk yetkili devlet mahkemesi lehine sonraki mahkemelerin kendi uluslararası yetkilerinden feragat etmesiyle bu problem aşılabilir²⁶. Unutulmamalıdır ki bu seçimlik yetki, sadece Montreal Sözleşmesi kapsamındaki uyuşmazlıklara özgü ve öngörülebilirliği hedefleyen önemli bir düzenlemedir. Milletlerarası yetkiye dair sınırlı sayım (*numerus clausus*) ve Montreal Sözleşmesi’nin “*emredici karakteri*”²⁷ gereği; bu sayılan mahkemelerin yetkisini devre dışı bırakmak mümkün olmayacaktır.

Montreal Sözleşmesi madde 33/f.1’de hangi ülkede davanın açılacağı açıkça ve sınırlı sayımla belirlenmiştir. Tüm forumların ortak şartı ise dava açılacak mahkemenin mutlaka Montreal Sözleşmesi’ne “*taraf*” devletlerin birinde yer almasıdır. Bu şartla sağlanıyorsa taşıyıcının ikametgâhının bulunduğu yer mahkemesi, taşıyıcının esas faaliyet merkezinin bulunduğu yer mahkemesi, taşıyıcının taşıma sözleşmesinin yapılmış olduğu işyerinin bulunduğu yer mahkemesi ve yolcu taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan varma yeri mahkemesi uyuşmazlığın görülmesi için yetkili forum olacaktır. Montreal Sözleşmesi madde 46 ile getirilen düzenleme uyarınca fiili

kavramdır, bkz. BELL Andrew S., *Forum Shopping and Venue in Transnational Litigation*, Oxford University Press, 2003, s. 172 vd.; *Forum shopping*’den bahsedebilmek için öncelikle, davacının farklı forumlar arasından seçim yapabilme imkânının olması gerekir, bkz. DORWARD Daniel J., “The Forum Non Conveniens Doctrine and the Judicial Protection of Multinational Corporations from Forum Shopping Plaintiffs”, *U. Pa. J. Int’l Econ. L.* [Vol 19:1 1998], 141-168, s. 143 vd.

22 Elde edilecek hükmün icra kabiliyeti ve hızlı tenfizine ilişkin elverişli hükümler bulunması forum seçiminde önem kazanmaktadır, bkz. ÜLGEN Hüseyin, *Hava Taşıma Sözleşmesi, Bankacılık Enstitüsü Yayınları, İstanbul 1987, s. 57; ŞANLI Cemal, Uluslararası Sivil Havacılık Davalarında Mahkemelerin Yargı Yetkisi ve Uygulanacak Hukuk, Kazancı Hukuk Yayınları, İstanbul 1992, s. 15-16.*

23 ŞANLI, s. 7.

24 GÖLCÜKLÜ, s. 253-254.

25 ŞANLI, s. 9; ŞANLI / ESEN/ ATAMAN – FİGANMEŞE, s. 435 vd.

26 ŞANLI / ESEN / ATAMAN – FİGANMEŞE, s. 435 vd.

27 ŞANLI, s. 55; TARMAN Zeynep Derya, *Montreal Sözleşmesinin Yetki ve Tahkime İlişkin Hükümleri, TBB Dergisi 2013 (107) s. 98 – 118, s. 101.*

taşıyıcının yerleşim yeri ya da esas iş yeri ülkesinde de açılabilceği göz ardı edilmemelidir²⁸. Montreal Sözleşmesi'nde belirtilen yetkilerin münhasır olduğu ve yetkiye ilişkin düzenlemelerin emredici olduğu da dikkate alınmalıdır²⁹.

Çalışmamız kapsamında tüm bu yetki türlerini ve uygulamalarını incelemeyeceğiz. Ancak bir örnekle durumu betimlememiz mümkündür: İstanbul Ticaret Odası'na kayıtlı Türk havayolu şirketiyle yapılan İstanbul – Londra tek yönlü uçuştaki Fransız yolcu, uçağın başarısız inişi nedeniyle meydana gelen kazada ağır yaralanmış olsun. Bu kişinin süresi içerisinde havayolu şirketine karşı İngiltere'de dava açması mümkündür. Çünkü İngiltere, Montreal Sözleşmesi'ne taraftır ve yolcu taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan varma yeri mahkemesi (Londra) bu ülkede yer almaktadır. Benzer şekilde dava, Türkiye'de de açılabilir zira Türkiye, Montreal Sözleşmesi'ne taraftır ve taşıyıcının esas faaliyet merkezinin bulunduğu yer mahkemesi (İstanbul) bu ülke sınırları içerisinde. Oysaki davacı, Türk havayolu şirketine karşı Fransa'da tazminat davası açamaz. Zira Fransa, sınırlı biçimde sayılan bu forumlardan hiçbirinin koşullarını sağlamamaktadır ve yolcunun vatandaşlığı da yetki bakımından önemli değildir. Ancak çalışmamızın ana konusu olan *beşinci yetki* kapsamında durum, daha farklı bir hale bürünebilmekte ve ilgisiz gibi görünen bu ülkede de dava pekala açılabilir.

IV. Beşinci Yetki (*Fifth Jurisdiction*)

A. Genel Esaslar

Milletlerarası yetkili forumlar konusunda yukarıda ele alınan 4 ülkeye ek olarak madde 33/f.2'de "*pek de açık olmayan bir ifade ile*" yolcunun esas ve daimi ikametgahının bulunduğu ülkede de sorumluluk davasının açılabilceği öngörülmüştür³⁰. Madde 33/f.2'ye göre:

"Yolcunun ölümü ya da yaralanmasından kaynaklanan hasarlar açısından, bir dava bu maddenin birinci paragrafında değinilen mahkemelerden birinde, ya da kazanın gerçekleştiği esnada yolcunun esas ve daimi ikametgahının bulunduğu ve taşıyıcının gerek kendi hava aracıyla gerek ticari bir anlaşmaya göre bir başka taşıyıcının hava aracıyla gerçekleştirdiği hava yoluyla yolcu taşıma için hizmet faaliyetlerini yürüttüğü ve taşıyıcının kendisinin ya da ticari anlaşmalı olduğu başka bir taşıyıcıya ait ya da kiralanan bina ve müstemilattan hava yoluyla taşınması işini yürüttüğü bir taraf devletin sınırları dahilindeki mahkemelerden birinde açılabilir."

Madde lafzı dikkatlice incelendiğinde, bu özellikli yetkinin uygulanması için bazı önemli şartların arandığı görülmektedir. Metni sadeleştirdiğimizde beşinci yetki kuralının uygulanması için şu

28 ŞİT KÖŞGEROĞLU Banu, Montreal Sözleşmesinin Yetki ve Tahkime İlişkin Hükümleri Çerçevesinde Uluslararası Hava Taşımacılığında Doğan Uyuşmazlıkların Çözümü, (*Hava Hukuku Sempozyumu, Adalet Yayınevi, 2017, Editörler: Prof. Dr. Hasan Tahsin FENDOĞLU – Doç. Dr. Banu ŞİT KÖŞGEROĞLU*), 13-26, s. 20.

29 BİRİNCİ UZUN Tuba, Uluslararası Hava Taşımacılarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2015, s. 164.

30 GÖLCÜKLÜ, s. 255-256; Aynı yönde bkz. WALKER Gregory C., Doing Business in Montreal: The Effects of the Addition of Fifth Forum Jurisdiction under the Montreal Convention, *Penn State International Law Review: Vol. 23: No. 1, Article 6, 125-146, s. 141.*

şartların bulunduğu söylenebilir: i) yolcunun ölümü ya da bedensel zararı söz konusu olmalı, ii) kaza anında yolcunun daimi ve esas ikametgâhının olduğu ülkenin yetkisi dikkate alınmalı, iii) ancak bu ülkenin beşinci yetki olarak kabulü için taşıyıcının, bu ikametgah ülkesinden ya da bu ikametgah ülkesine kendi hava aracıyla ya da ticari anlaşmaya dayalı yolcu taşıma hizmetleri zaten mevcut olmalı, iv) söz konusu yetkinin kullanılacağı ülke ise mutlaka Montreal Sözleşmesi'ne taraf olmalıdır.

Madde 33/f.2 ayrıca yaptığı açık düzenlemeyle yolcunun ikametgah bağlantı noktasının değişkenliğini de nazara almış ve yetkinin öngörülebilirlik ilkesi çerçevesinde muhtemel değişikliklerden etkilenmemesi için sadece “*kaza anındaki*” (*at the time of the accident*) ikametgah ülkesini kabul etmiştir. Böylece değişken ihtilafların da önüne geçilmiş ve dava anı değil, kaza anındaki daimi ikametgahın beşinci yetkiye esas alınması kabul edilmiştir. Dolayısıyla eğer kaza tarihinde yolcunun esas ve daimi ikametgahının olduğu ülkeden veya bu ülkeye taşıyıcının halihazırda hava yolu ile yolcu taşıma hizmeti mevcutsa, yolcunun bu ikametgah ülkesi mahkemeleri de madde 33/f.1'deki dört mahkemeye ek olarak beşinci yetkili mahkeme sıfatıyla davayı görebilecektir³¹.

Unutulmamalıdır ki beşinci yetki kuralı, sadece yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından geçerlidir ve kargo ile bagaj taşıma sözleşmelerinden doğan sorumlulukta geçerli değildir³². Ayrıca bu kural, yolcunun gecikmesinden doğan sorumluluğa da uygulanamayacaktır zira açık düzenleme gereği sadece kaza neticesinde yolcunun “*ölümü ya da bedensel zarara uğraması*” halinde geçerli olmaktadır. Böylece uyuşmazlığın konusu bakımından beşinci yetki uygulamasına sınır getirilmiştir. Yolcunun vatandaşlığı, Montreal Sözleşmesi uygulamasında ve dolayısıyla da beşinci yetki uygulamasında³³ önem taşımamaktadır. Bu husus Montreal Sözleşmesi madde 33/f.3-b bendinde de açıkça vurgulanmıştır.

Madde 33/f.2 uyarınca taşıyıcının, yolcunun daimi ve esas ikametgahında faaliyetinin olduğunun kabulü için mutlaka kendi hava aracıyla bu hizmeti gerçekleştirmesi şart değildir. Zira taşıyıcı, “*ticari bir anlaşmaya göre bir başka taşıyıcının hava aracıyla*” da hava yoluyla yolcu taşıma hizmetini gerçekleştirebilir. Buradaki “*ticari anlaşma*” ibaresiyle ilk anlaşılması gereken, hava hukuku uygulamasında sık karşılaşılan codeshare anlaşmalarıdır. Codeshare anlaşması³⁴ da kanaatimizce Montreal Sözleşmesi kapsamında “*ticari anlaşma*” kabul edilebileceğinden, bu anlaşmaya dayalı yurtdışında bilet satışının ortak yerel hava yolu şirketi tarafından yapılması da üçüncü şartı sağlayacaktır. Madde 33/f.3-a bendi sadece “*acentelik sözleşmesi hariç*” dediği için codeshare anlaşmaları bakımından sorun olmayacaktır. Zira “*taşıyıcı ya da codeshare ortağının*”

31 WALKER, s. 140.

32 Beşinci yetki kuralının kargo taşımasından doğan sorumlulukta uygulanamayacağı hakkında bkz. *Transvalue, Inc. v. KLM Royal Dutch Airlines* 539 F. Supp. 2d 1366 (S.D. Fla. 2008); PRADHAN, s. 721.

33 PRADHAN, s. 722.

34 “Uygulamada hava yolu şirketlerinin aralarında akdettikleri çeşitli sözleşmelerle yolcularını taşıyabilecekleri rotaların sayısını artırdıkları ve uçuşları böylece kolaylaştırdıkları görülmektedir. Hava yolu şirketlerinin kendi aralarında; kolaylık, fazla kar, müşteri sayısını artırmak gibi amaçlarla bu tür sözleşmeleri yaptıkları bilinmektedir. Code-share anlaşması, kısaca iki veya daha fazla havayolu şirketinin belirli hatlarda ortak sefer gerçekleştirmek için aralarında yaptıkları bir anlaşma olarak tanımlanabilir. Böylece bilet satışı ve taşımacılık faaliyetinin hacmi ile sıklığı artırılmaktadır.” Detaylı bilgi için bkz. GÖLCÜKLÜ, s. 50-52.

daimi ikametgah ülkesinde hizmetinin bulunması, beşinci yetki için yeterli görülmektedir³⁵. Madde 33/f.4 ise yetkili forumda dava açıldıktan sonra dava sürecine ilişkin usulü, yerinde bir düzenlemeyle hakim *lex foris*ne bırakmıştır³⁶.

Yukarıda dört yetkili mahkeme bakımından ele aldığımız örneği, beşinci yetki kuralına uygulayalım: İstanbul Ticaret Odası'na kayıtlı olan ve *her ülkeye uçuşu olan* bir Türk havayolu şirketiyle İstanbul – Londra tek yönlü uçuşta bulunan ve daimi ikametgahı Fransa'da bulunan Fransa vatandaşı yolcu, uçağın başarısız inişi nedeniyle meydana gelen kazada ağır yaralanmıştır. Yukarıda belirttiğimiz mahkemelere ek olarak davacı, beşinci yetki kuralı gereği daha yüksek tazminat alabilmek vb. sebeplerle Fransız mahkemelerinde dava açabilecektir. Çünkü söz konusu uçuşla ilgisiz görünmekle birlikte i) Fransa, Montreal Sözleşmesi'ne taraf, ii) yolcunun yaralanması söz konusudur, iii) Fransa, kaza anında yolcunun daimi ve esas ikametgâhı ülkesidir ve de iv) taşıyıcı Türk havayolu şirketinin, Fransa dahil dünyanın her yerine yolcu taşıma hizmetleri zaten mevcuttur. Uygulamadaki kararları ele almadan evvel, bu özellikli imkanın nasıl ve ne gerekçelerle Montreal Sözleşmesi'ne dahil edildiğine bakmamız meseleyi daha anlaşılır kılacaktır.

B. Montreal Sözleşmesi Hazırlık Çalışmalarındaki Tartışmalar

Doktrinde de vurgulandığı üzere beşinci yetki kuralı, özellikle ABD'nin ısrarı nedeniyle Montreal Sözleşmesi'ne dahil edilmiştir³⁷. Bu özellikli imkanın getirilmesi düşüncesi Guatemala Protokolü'ne³⁸ (1971) kadar uzanmaktadır³⁹ ancak ABD'nin bu protokolü imzalamasına rağmen onaylamaması nedeniyle kural uygulama alanı bulmamıştır⁴⁰. Bu nedenle esasında bu yetkinin 1999 öncesinde “doğduğu” ancak yürürlüğe girmesinin Montreal Sözleşmesi'yle olduğu belirtilmiştir⁴¹.

35 DEMPSEY Paul Stephen, The Future of International Air Law in the 21st Century, *Zeitschrift für Luft – und Weltraumrecht – German Journal of Air and Space Law*, vol. 64, no. 2, 2015, p. 215-232, s. 218, dn. 11. (21st Century).

36 Bu düzenleme olmasaydı da usule dair problemlerde forum hukukunun zaten dikkate alınacağı hususunda bkz. KÖŞGEROĞLU, s. 20-21.

37 MENDELSON Allan I. / LIEUX Renee, The Warsaw Convention Article 28, the Doctrine of Forum Non Conveniens, and the Foreign Plaintiff, 68 *J. Air L. & Com.* 75 (2003), s. 85, 112; PRADHAN, s. 720-721. Bu yetki şartının ABD'nin sözleşmeyi onaylaması için *sine qua non* bir ön şart olduğu hakkında LUONGO Norberto E., The Fifth Jurisdiction: The American Dream, *Annals of Air and Space Law*, 34, 2009, p. 437-480, s. 475. Aynı yönde bkz. TRIMARCHI Andrea, An Analysis of the Grounds of Jurisdiction and Jurisdictional Issues of e-Ticketing in light of the Warsaw/Montreal System, *Issues in Aviation Law and Policy*, vol. 15, no. 2, Spring 2016, p. 377-398, s. 393; MENDELSON / LIEUX, s. 484-485. ABD'nin bu konuya “müzakereye açık olmayan” (*non-negotiable*) tavrıyla yaklaştığı hakkında TOMPKINS George N., Are the Objectives of the 1999 Montreal Convention in Danger of Failure?, *Air & Space Law* 39, no. 3 (2014): 203-214, s. 210. (Danger of Failure).

38 Protokolün XII. maddesi ile Varşova Sözleşmesi madde 28'e 2. fıkraya olarak beşinci yetki eklenmiştir. Önemle belirtelim ki protokoldeki madde yolcunun gecikmesi ile kargonun kaybı, hasarı, zıyayı ile bagajın gecikmesi gibi günümüzde Montreal Sözleşmesi madde 33/f.2 kapsamına girmeyen konular için de bu yetki esas alınmıştır. Metin için bkz. <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/guatemala1971.pdf> (Erişim: 10.04.2020).

39 MENDELSON / LIEUX, s. 82-83; WALKER, s. 138.

40 PRADHAN, s. 719. Protokolün 20. maddesi oldukça ayrıntılı ve ağır şartlar içeren bir “*sui generis*” yürürlük maddesi getirmiş ve böylece ABD'nin katılımını neredeyse olmazsa olmaz hale getirmiştir. LUONGO, s. 450-451.

41 LUONGO, s. 439.

Montreal Sözleşmesi'nin Varşova Sözleşmesi'nden “*en temel farklardan biri*” de ek olarak beşinci yetki şartını getirmiş olmasıdır ve böylece “*önemli bir eksikliği*” gidermesidir⁴². AB hukukunda Montreal Sözleşmesi öncesinde 20 Aralık 1995 tarihli Konsey Tüzüğü taslağında beşinci yetkinin gerekli olduğu konusunda fikir belirtilmiş ancak “*karmaşık hukuki problemlere yol açacağı*” endişesiyle 9 Ekim 1997 tarihli Konsey Tüzüğü'ne⁴³ bu kural alınmamıştır⁴⁴. Amerikan mahkemelerinden gelebilecek muhtemel “*yüksek tazminat*” kararları⁴⁵ nedeniyle diğer ülkelerin hava yolları tarafından bu düzenleme eleştirilmiştir⁴⁶. Beşinci yetki kuralı, Montreal Sözleşmesi hazırlığı aşamasında devletler düzeyinde “*en çok tartışılan*” hüküm olmuştur⁴⁷. Fransa başta olmak üzere çoğu devlet, söz konusu yeni ek yetkinin “*sigorta primlerini artıracığı, bilet fiyatlarında artışa sebebiyet vereceği, lafzının muğlaklığı, hava hukukuyla ilgisizliği*” noktasında kuralı eleştirmiştir⁴⁸. Gerçekten de varma yeri, hava yolu şirketinin kuruluş yeri gibi diğer bağlantı noktalarına nazaran daimi ikametgah yeri ilk bakışta ilgisiz görülebilmektedir. Ancak internet üzerinden bilet satışının artması sonucu taşıyıcı hava yollarının dünyanın çeşitli yerlerinde dava edilebildiği ve beşinci yetkinin bu tür gelişmelerle de uyumlu olduğu vurgulanmıştır⁴⁹.

Beşinci yetkinin kabul edilmesinin bir diğer önemli gerekçesi ise gittikçe yaygınlaşan *codeshare* anlaşmalarının dikkate alınması ihtiyacıdır⁵⁰. *Codeshare* anlaşması yardımıyla hava yolları kendi kodlarıyla bilet satışı gerçekleştirebilmekte, uçuş ise bu anlaşma kapsamında başka bir havayoluyla gerçekleşebilmekte ve çok daha uzak noktalara erişim sağlanabilmektedir⁵¹. Dolayısıyla uluslararası uçuş ağının çok geliştiği ve *codeshare* anlaşmaları sayesinde bir havayolu şirketinin sadece kendi ülkesinde değil birçok ülkede faaliyet gösterdiği günümüzde, taşıyıcının faaliyetinin bulunduğu yolcunun daimi ikametgahı ülkesinin de yetkili forum olması yerinde bir gelişme olarak kanaatimizce de kabul edilebilir.

Beşinci yetki kuralının, sadece hava hukukuna özgülenmesi tartışılmış ve bu özellikli imkanın başka alanlarda da globalleşen ticari ilişkiler dikkate alındığında, yaygınlaştırılmasının mümkün

42 HEINONEN Jukka, The Warsaw Convention Jurisdiction and the Internet, 65 *J. Air L. & Com.* 453 (2000), s. 456 dn. 12; WALKER, s. 137; PRADHAN, s. 719-720; TRIMARCHI, s. 392.

43 *The Council Regulation (EC) No. 2027/97 of 9 October 1997.*

44 HEINONEN, s. 456 dn. 15.

45 PRADHAN, s. 721; LUONGO, s. 462, dn. 63.

46 PRADHAN, s. 725-727.

47 Bu hükme en çok karşı çıkan devletin, Kıta Avrupası ülkesi olan Fransa olduğu konusunda bkz. PRADHAN, s. 724. Tüm Afrika ülkelerinin bu yetkiye karşı çıktığı konusunda ise bkz. LUONGO, s. 476.

48 PRADHAN, s. 725. Madde 33/f.2 lafzına kıyasen, Guatemala Protokolü hükmünün “sade” olduğu konusunda bkz. BİRİNCİ UZUN, s. 167.

49 HEINONEN, s. 493.

50 PRADHAN, s. 720.

51 Bu konuda, Türk Hava Yolları (THY) ve Hong Kong Hava Yolları arasında yapılan kod paylaşımı anlaşması örnek verilebilir. Bu anlaşma sayesinde THY, normalde uçuşunun bulunmadığı Hong Kong ötesi yeni noktalara da erişim sağlayabilmektedir. Diğer yandan Hong Kong Hava Yolları ise İstanbul ötesi farklı noktalara da ulaşım hizmetini bu anlaşma neticesinde sağlayabilecektir. Bunun için Hong Kong Hava Yolları, Hong Kong-İstanbul seferine ek olarak İstanbul ile bazı Avrupa şehirlerindeki seferlerine kendi “HX” kodunu koyabilirken; THY de Hong Kong Hava Yolları'nın Hong Kong yanı sıra Bangkok gibi diğer yerlere olan uçuşlarında kendi “TK” kodunu kullanabilmektedir. Detaylı bilgi ve haber için bkz. <http://www.kokpit.aero/thy-code-share-anlasmasi> (Erişim: 10.03.2020).

olabileceği belirtilmiştir⁵². Söz konusu kural, “gezgin Amerikan vatandaşlarını” (*wandering American*) korumayı hedeflediği gerekçesiyle de eleştirilmektedir⁵³. Ancak aşağıda yapacağımız incelemede de görüleceği üzere, Amerikan mahkemeleri, daimi ikametgahı ABD’de olmayan yabancılar için de cazibe merkezidir. Ancak unutulmamalıdır ki herhangi bir yolcunun, daimi ikametgahının olduğu ülke eğer diğer 4 yetkili mahkeme içerisinde yer almıyorsa ve beşinci yetki kuralının diğer şartları da sağlanmışsa pekala kendi ülkesinde beşinci yetkili forum olarak dava açabilir. Fakat yüksek tazminat amacıyla ABD’yi beşinci yetkili forum olarak kullanmak isteyen yabancılar, *forum non coneviens* doktrini ile karşılaşabilecekleri⁵⁴ gibi daimi ikametgah gibi özel şartları sağlamakta oldukça zorlanabilirler. Ancak bu yetkinin ABD tarafından “uzun zamandır beklenen bir hayalin somutlaştırılması” olarak kabul edilmesi gerektiği de haklı şekilde vurgulanmaktadır⁵⁵. Aşağıda beşinci yetki kuralının, bu yetkini yaratılmasına öncüllük eden ABD’de yerli ve yabancı davacılar bakımından nasıl uygulandığını mahkeme kararları ışığında tartışacağız.

C. Amerikan Mahkeme Kararlarında Beşinci Yetki Uygulamaları

Bir uçak kazası meydana geldiğinde kazazedenin ya da ölüm halinde mirasçılarının Montreal Sözleşmesi madde 33’te öngörülmüş forumlar arasından en çok lehe karar verebilecek forum arayışı içerisine girmeleri olağan bir durumdur. Uygulamada da ABD mahkemeleri başta olmak üzere, uçak kazalarında kıyasen oldukça yüksek tazminat öngören hukuk sistemlerinde⁵⁶ taşıyıcının hava yolu ile taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğu kapsamında sıklıkla davalar açılmaktadır. Özellikle de uçuşla ilgisiz görünse bile beşinci yetkinin uygulanması için gerekli şartlar adeta zorlanarak, yüksek tazminat öngören hukuk sistemlerinde dava açılmaya çalışıldığı da bilinmektedir. Her ne kadar davacılar için bu tür forumlara davayı götürmek avantajlı görünse de mahkemelerin, bu istisnai ve sonradan getirilen özellikli yetkiyi her zaman kabul etmedikleri ve taşıyıcı tarafından ileri sürülen yetki itirazını dikkatlice inceledikleri söylenebilir. Sıklıkla tercih edilen Amerikan mahkeme uygulamaları, bu özellikli yetkinin karşılaştırmalı hukukta nasıl değerlendirildiğine dair önemli ipuçları vermektedir.

Wendelberger v. Deutsche Lufthansa AG davasında⁵⁷ Kaliforniya Kuzey Bölge Mahkemesi, ABD mahkemesinin yetkisini ele almıştır. Karara konu uyuşmazlıkta karı-koca, Viyana – Frankfurt – Boston – Frankfurt – Viyana gidiş dönüş bileti almışlardır. Mahkeme, biletlerin Viyana’da satın alındığını ve Frankfurt’un aktarmalı uçuşta bir durak yeri (*layover*) olduğunu tespit etmiştir. Davacıardan *Iris*, Frankfurt-Boston seferini gerçekleştirilmekte olan Lufthansa uçağında hostesin sıcak içeceği elinden kaçırması sonucu karın bölgesinden yaralanmıştır. *Iris*, maddi ve manevi zarara uğradığı gerekçesiyle; kocası ise, eşinin yakınlığından mahrum kaldığı (*loss of*

52 WALKER, s. 143-144.

53 PRADHAN, s. 727.

54 PRADHAN, s. 728. Bu yetkinin ABD’de *forum shoppinge* neden olacağı eleştirisi hakkında bkz. LUONGO, s. 470. Bu doktrinin beşinci yetkinin olmadığı Varşova rejiminde de uygulandığı vurgulanmıştır. Bkz. TRIMARCHI, s. 396.

55 LUONGO, s. 478.

56 PRADHAN, s. 721.

57 *Wendelberger v. Deutsche Lufthansa AG, Case No. 18-cv-01055-PJH (N.D. Cal. May. 25, 2018)*.

companionship, loss of consortium) gerekçesiyle Kaliforniya Kuzey Bölge Mahkemesi'nde taşıyıcı Lufthansa'ya karşı dava açmıştır. Davalı havayolu şirketi, Kaliforniya Kuzey Bölge Mahkemesi'nin Montreal Sözleşmesi madde 33 kapsamında sınırlı şekilde sayılan mahkemelerden olmadığından bahisle yetki itirazında bulunmuştur. Bölge Mahkemesi yaptığı değerlendirmede, varma yeri mahkemesinin neresi olduğu üzerinde durmuştur. Zira taşıyıcının ikametgâhının bulunduğu yer, taşıyıcının esas faaliyet merkezinin bulunduğu yer mahkemesi Almanya'da ve taşıma sözleşmesinin yapılmış olduğu işyerinin bulunduğu yer ise Avusturya'dır. Mahkeme yerinde bir değerlendirme yaparak davacıların ABD'de daimi yerleşim yerleri de olmadığından dolayı, beşinci yetkiye de dayanmayacaklarını vurgulamıştır. Mahkemeye göre fiilen varılan yer Boston olsa bile, varma yerinin tespitinde tarafların taşıma sözleşmesi ile biletleri dikkate alınacaktır⁵⁸. Gidiş-dönüş bileti olduğu dikkate alındığında varma yeri de “*nihai olarak*” Viyana olacağından⁵⁹ Kaliforniya Kuzey Bölge Mahkemesi, madde 33'teki beş yetkili forumdan yola çıkarak yetkili olmadığına karar vermiştir.

Amerikan mahkemelerinin çeşitli kararlarında, Montreal Sözleşmesi madde 33'teki sınırlı sayıma vurgu yapılmış ve davacının Amerikan mahkemelerinde dava açabilmesi için bu beş yetkili mahkemeden mutlaka “*en azından birinin*” ABD sınırları içerisinde bulunması şartı önemle aranmıştır⁶⁰. Bir diğer önemli davada⁶¹ ise davacılar, ABD'de “*de facto olarak yerleşik durumda olduklarını*” zira davacılardan kadın eşin, 3 ay boyunca ABD'de tedavi gördüğü ileri sürülmüş⁶² ancak mahkeme yerinde bir değerlendirme yaparak “*kaza anında*” davacıların daimi ikametgahlarının Çin Halk Cumhuriyeti'nde olduğunu ve tedavi için belirli süre kalmanın daimi ikametgah şartını sağlayamadığını belirterek yetki itirazını davalı taşıyıcı lehine kabul etmiştir.

Amerikan mahkeme kararlarında, beşinci yetki kuralına dayanak teşkil eden “*esas ve daimi ikametgah*” kavramının “*sabit ve yolcunun kaza anındaki yerleşim yeri*” olarak anlaşılacağı belirtilmektedir⁶³. Bu değerlendirmeler kanaatimizce yerindedir zira Montreal Sözleşmesi'nin temel amaçlarından biri de sivil havacılık alanında öngörülebilirlik ve yeknesaklığı sağlamaktır. Daimi ikametgah, eğer dava anına sabit olmayıp sürekli değişen bir husus olarak kabul edilirse, bu amaç sarsılacaktır. Diğer yandan bu önemli kavramın “*dava anına*” sabitlenmemiş olması da yerinde olmuştur çünkü Montreal Sözleşmesi madde 35/f.1'deki 2 yıllık hak düşürücü dava açma süresi kapsamında yolcu, sırf daha yüksek tazminat almak amacıyla, ikametgahını potansiyel beşinci yetki ülkesine taşıyabilecek ve davayı biraz geç açmak suretiyle bu ülkede yerleşik olduğunu ispatlama yoluna başvurabilecekti.

58 Aynı yönde bkz. *Klos v. Polskie Linie Lotnicze*, 133 F.3d 164, 167-69 (2d Cir. 1997).

59 Gidiş-dönüş biletlerinde tek bir varış ülkesi vardır. Bunun da “yolculuğun ilk başladığı” yer olacağı ve hatta gidiş - dönüş bileti için 2 ayrı biletin düzenlenmesinin bu sonucu değiştirmeyeceği konusunda bkz. *Petrire v. Spantax, S.A.*, 756 F.2d 263, 264 - 265 (2d Cir. 1985).

60 *Hornsby v. Lufthansa German Airlines*, 593 F. Supp.2d 1132, 1135-1136 (C.D. Cal. 2009); *Hosaka v. United Airlines, Inc.*, 305 F.3d 989 (9th Cir. 2002).

61 *Lin Yang v. Asiana Airlines, Inc. (In re Air Crash at S.F.)*, MDL NO.: 2497 (N.D. Cal. Aug. 14, 2017).

62 *Lin Yang v. Asiana Airlines, Inc. (In re Air Crash at S.F.)*, MDL NO.: 2497 (N.D. Cal. Aug. 14, 2017), paragraf 13.

63 *In re Air Crash Over Mid-Atl. on June 1, 2009*, 760 F. Supp.2d 832, 836 (N.D. Cal. 2010); ayrıca bkz. *In re Air Crash Over Mid-Atl.*, 760 F. Supp. 2d at 836.

Yakın tarihli başka kararlarda da beşinci yetki kuralının esasen esnek yorumlanmadığı görülmektedir. Daimi ikametgah ABD’de kabul edilse bile diğer şartların, örneğin davalı hava yolu şirketinin bu ülkede faal olduğunun, ayrıca ispatlanması gerekecektir. 22 Mart 2019 tarihli *In Erwin-Simpson v. AirAsia Berhad* kararında mahkeme⁶⁴, Malezya’da kurulu *AirAsia Berhad* adlı şirket tarafından gerçekleşen Malezya – Kamboçya seferi esnasında davacı karı – kocanın üzerine sıcak suyun dökülmesi neticesinde ABD’de ileri sürülen tazminat talebini değerlendirmiştir. Davalı şirket ise beşinci yetki kapsamında itiraz ederek kendisinin ABD havacılık piyasasında yer almadığını, ABD’ye herhangi bir uçuş gerçekleştirmediğini, forum ülkesinde büro ya da işçilere sahip olmadığını ileri sürmüş ve yetkisizlik kararı verilmesini talep etmiştir. Mahkeme yaptığı değerlendirmede, şirketin başka bir firma aracılığıyla bir ülkeye uçuş yapmasının bu yetkinin tesisi için yeterli olacağını ancak her halükarda bu tür bir hizmet için ABD içerisinde “fiziki” bir iribat yerinin şart olacağını vurgulamıştır. Yukarıda tartıştığımız üzere, ilkin Amerikan vatandaşlarının yurtdışındaki ölüm veya yaralanmalarından doğan sorumluluk davalarında Amerikan mahkemelerinin yetkili olabilmesini amaçlayan bu kural, günümüzde yüksek tazminat tutarları için *forum shopping* bakımından tüm davacılar için test edilebilir cazip bir imkan halini almıştır. Bu nedendenir ki belirtilen uyuşmazlıkta davacıların, Malezyalı havayolu şirketinin web sitesinin⁶⁵ dahi “görsel tesis” (*virtual premises*) olarak beşinci yetkiye esas olabileceğini ileri sürmelerini şaşkınlıkla karşılamamak gerekir. Sonuç olarak mahkeme, bu iddiaları kabul etmemiş ve davalının, ABD’de bizzat ya da başka bir firma aracılığıyla fiziki olarak bulunmamasından dolayı davacıların daimi ikametgahı ABD’de olmasına rağmen yetkisiz olduğuna karar vermiştir. ABD’de sürücü belgesinin alınması, sosyal güvenlik numarası ile banka hesaplarının olması vakiaları tek başına daimi ikametgah için yeterli olamamaktadır. Örneğin *Choi v. Asiana Airlines* davasında⁶⁶ mahkeme, davacının esasen Kore’de yaşadığını ve yapılan incelemede ise ülkede hiçbir zaman tek adreste bir yılı aşkın bulunmadığını ve genellikle birkaç hafta kaldığını vurgulayarak beşinci yetki şartı bakımından da yetkisiz olduğunu kabul etmiştir. Daimi ikametgah ABD’de olsa da Montreal Sözleşmesi uygulama şartları kümülatif olduğundan dolayı, taşıma sözleşmesinde bir ülkenin taraf olmaması, diğer tüm şartlar mevcut olsa bile, beşinci yetkinin uygulanmasını engellemektedir⁶⁷.

Beşinci yetki kapsamında yetkili olduğunu kabul eden ve taşıyıcının sorumluluğunu ele alan mahkeme kararları da vardır. *Selke v. Germanwings* davasında⁶⁸ mahkeme, *Germanwings* şirketince gerçekleştirilen 9525 sayılı Barselona – Düsseldorf uçuşunda yardımcı pilotun kendisini kokpite

64 *In Erwin-Simpson v. AirAsia Berhad*, ___ F. Supp. 3d ___, No. 18-cv-00083 (CRC), 2019 WL 1317337 (D.D.C. Mar. 22, 2019).

65 İnteraktif bir web sitesinin, aktif olduğu forum bakımından ülkeyle bağlantıyı sağlamak için yeterli olmayacağı hakkında ayrıca bkz. *Daimler AG v. Bauman* 571 U.S. 117, 139 (2014).

Bir Quebec (Kanada) mahkemesi de verdiği yeni tarihli kayıp bagaja dair bir kararda, bilet alımı için kullanılan bilgisayarların bulunduğu ülkenin Montreal Sözleşmesi madde 33 anlamında “iş yeri” olarak kabul edilmeyeceğini belirtmiştir. *Charbonneau v. Scoot Pte Ltd* 2018 QCCQ 1645.

66 *Choi v. Asiana Airlines*, 2015 WL 394198 (N.D. Cal. Jan. 29, 2015). Ayrıca bir Pakistan vatandaşının ABD’de 3,5 ay süreyle birkaç kez vizeyle giriş yapmasının beşinci yetki için yeterli olmayacağı hakkında bkz. *Razi v. Qatar Airways*, 36 Avi. 15,501 (S.D.Tex. 2014).

67 Daimi ikametgahı ABD’de olan ve Tahran – San Fransisco – Tahran gidiş-dönüş biletini aldığı uçakta yaralanan İran vatandaşının beşinci yetki kapsamında Amerikan mahkemelerinde dava açamayacağı çünkü İran’ın sözleşmeye taraf olmadığı vurgulanmıştır. *Sajajed v. Emirates Airlines*, 37 Avi. 18,222 (N.D. Calif. 2017).

68 *F. Supp. 3d* ___, No. 1:17-cv-00121-GBL-TCB, 2017 WL 3095911 (E.D.VA. July 20, 2017).

kapatıp bilinçli olarak hava aracını Fransa'da düşürmesinden⁶⁹ kaynaklı bir uyuşmazlık ele alınmıştır. Bu dava, aynı uçakta yer alan ölen yolcuların Virginia eyaletinde mukim aile bireyleri tarafından mirasçı sıfatıyla taşıyıcıya karşı açılmıştır. Merhum aile üyeleri, söz konusu uçuşun da yer aldığı bir dizi farklı uçak biletleri almışlardır. Buna göre Dulles (Virginia) – Münih uçuşu *United Airlines* ile, Münih – Barselona uçuşu *Lufthansa* ile, Barselona – Düsseldorf – Manchester uçuşu *Germanwings* ile ve son olarak da Manchester – Dulles (Virginia) uçuşu *United Airlines* şirketiyle gerçekleşecektir. Bahsi geçen üç şirket de ayrı *codeshare* anlaşmaları çerçevesinde, *United Airlines* şirketini kendi adlarına bilet satışı bakımından yetkilendirmişlerdir. Dolayısıyla merhum yolcular, gidiş-dönüş biletini ABD'de ve davalılar adına yetkili bir havayolundan satın almışlardır. ABD'deki bu davada ise davalı hava yolu şirketi, Virginia'da fiziki bir yerleşkesinin olmadığını ve yetkilendirdiği firma olan *United Airlines* aracılığıyla biletlerin satılmasının beşinci yetki için yeterli olmayacağını ileri sürmüştür. Ancak Amerikan mahkemesi, kanaatimizde de yerinde bir değerlendirmede bulunarak ticari anlaşma çerçevesinde yetkilendirilen bir hava yolu taşıyıcısı aracılığıyla Virginia'da bilet satılmasını beşinci yetkiye dayanılması şartlarından “*ticari faaliyet*” ve “*fiziki mevcudiyet*” bakımından yeterli görmüştür.

Çalışmamızın girişinde de belirttiğimiz bir diğer önemli olay ise günümüzde hala tam haber alınamayan ve gizemini koruyan Kuala Lumpur – Pekin seferini yapmakta olan 370 sayılı Malezya Havayolları uçağının hiçbir iz bırakmadan 8 Mart 2014 tarihinde kaybolmasıdır⁷⁰. *Germanwings* davasında olduğu üzere, bu uçakta da birçok milletten insanların yer aldığı kısa sürede tespit edilmiştir. Toplamda 14 ülkeden insanların olduğu bu uçuşta ağırlıklı olarak Çinli yolcular olmasına rağmen, üç ABD vatandaşı yanı sıra Avustralya, Fransa, Kanada gibi çeşitli ülkelerin vatandaşları da yer almıştır⁷¹. Kalkış ve varış yerinin dışında başka ülke vatandaşlarının da aynı hava aracında olması, özellikle beşinci yetki kavramı için önemli bir husustur. Bu kaza sonucunda sadece ABD vatandaşları değil, birçok ülkeden onlarca kişi için Amerikan mahkemelerinde dava açılmıştır. Dava sadece taşıyıcı havayoluna karşı değil, sigorta şirketi *Allianz SE* ve imalatçı *Boeing Co* şirketine karşı da açılmıştır. Bölge mahkemesi yaptığı incelemede, ilginç bir şekilde Montreal Sözleşmesi'ndeki

69 *Germanwings* şirketinin 4U 9525 sefer sayısı ve 24 Mart 2015 tarihli Barcelona – Düsseldorf uçağı, Fransız Alperine çarpmak suretiyle kaza yapmıştı. Elim kazada 144 yolcu ve 6 mürettebat dahil herkes vefat etmiştir. Soruşturma kapsamında yapılan incelemelerde yardımcı pilot Andreas Lubitz'in, “kaptan pilot kabinden çıktıktan sonra kapıyı içerden kilitlediği, kaptan pilot geri gelmesine ve ısrarla içeri girmek istemesine rağmen açmadığı akabinde ise uçağı bilinçli olarak irtifa kaybettirerek dağlara çakılmasına sebep olduğu”, intihar eğilimi olduğu anlaşılmıştır. Kaza hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. https://www.bbc.com/turkce/haberler/2015/03/150326_germanwings_yardimci_pilot (Erişim: 10.04.2020).

Bu kazada sadece Alman (77) ve İspanyol (35) yolcularının olmaması, ABD ve Türkiye dahil başka ülke vatandaşlarının da olması birçok farklı forumda sorumluluk davalarının açılmasına sebebiyet vermiştir. https://www.bbc.com/turkce/haberler/2015/03/150325_germanwings_2 (Erişim: 10.04.2020).

70 Kuala Lumpur – Pekin seferini gerçekleştirmekte olan ve toplamda 239 kişinin olduğu Malezya Havayolları uçağı, 8 Mart 2014 tarihinde radardan çıkarak kaybolmuştur. Aradan 6 yıl geçmesine rağmen, kesin bilgilere ulaşılmadığı gibi uçağın Hint Okyanusu'na düşmesi ile Kazakistan'a da düşme ihtimali olduğu tartışılmıştır. Bulunan bazı kalıntılar ise kamuyu tatmin etmemiş ve bazı uzmanlar tarafından “sahte” olabilecekleri ileri sürülmüştür. Uçağın kaçırılması mı yoksa başka bir sebep mi olduğu konusunda da olay, gizemini hala korumaktadır. Kazaya dair detaylı haber ve analiz için bkz. <https://www.foxnews.com/world/malaysia-airlines-flight-370-pilot-suspected-mass-suicide-government-australia-pm-plane> (Erişim: 10.04.2020).

71 <https://www.livescience.com/44248-facts-about-flight-370-passengers-crew-aircraft.html> (Erişim: 10.04.2020).

yetki kurallarından ziyade *forum non conveniens* doktrinine dayanmış ve ABD'nin somut davalar bakımından “*uygun forum olmayacağından*” ve uygun forumun Malezya olduğundan hareketle 21 Kasım 2018 tarihinde yetkisizlik kararı vermiştir⁷². Bölge mahkemesi kararının davacılar tarafından temyiz edilmesi üzerine ABD Kolombiya Bölgesi Temyiz Mahkemesi, *forum non conveniens* doktrinine dayanarak uygun forumun Malezya olduğunu kabul etmiş olan bölge mahkemesi kararını forum seçiminde “*kamu ve özel yararların usulünce dikkate alındığını*” da vurgulayarak onamıştır⁷³.

Kanaatimizce mahkeme, burada ilginç bir yaklaşım sergilemiştir ancak bu husus Montreal Sözleşmesi madde 33'e aykırı bir durum değildir. Zira davacılar, Montreal Sözleşmesi madde 33'teki tüm şartları sağladıklarını ileri sürseler bile dava açılan forum, pekala yetkisiz olduğu yönünde ve diğer milletlerarası yetkili ülke mahkemesi lehine karar verebilir. Mahkeme bu sonuca ulaşırken *forum non conveniens* doktrini⁷⁴, aşkın yetki kuralı, paralel davaları azaltma gibi çeşitli amaçlarla hareket edebilir. Sonuç olarak beşinci yetki kuralının doğmasına sebebiyet veren ve Montreal Sözleşmesi'nin yürürlük tarihinden itibaren ilk taraf ülkelerden olan⁷⁵ ABD'de mahkemelerin uluslararası kazalara dair verdiği bu önemli kararlar, yüksek tazminat hedefiyle ya da hava aracı üreticilerine karşı ABD'de dava açmayı düşünen potansiyel davacılar için çok önemli uyarılara sahiptir. Zira yolcunun ölümü ya da bedensel zarara uğradığı hallerde daimi ikametgahının tespiti için, forumla fiziki bir bağlantı ile halihazırda yolcu taşıma hizmetinin varlığı gibi şartlar dikkatlice aranmaktadır. Kaldı ki son örnek kararda da görüldüğü üzere, tüm koşullar yerine getirilse bile Malezya Havayolları'na ilişkin 10 Ocak 2020 tarihli güncel karar dikkate alındığında mahkemelerin *forum non conveniens* doktrini⁷⁶ gibi gerekçelerle de yetkisizlik kararı verebileceği unutulmamalıdır.

72 *In re: Air Crash Over the Southern Indian Ocean on Mar. 8, 2014*, MDL No. 2712, Misc. No. 16-1184, 2018 WL 6133070 (D.D.C. Nov. 21, 2018).

73 *In re: Air Crash Over the Southern Indian Ocean on March 8, 2014*, No. 18-7193 (D.C. Cir. Jan. 10, 2020). Kararın tam metni için bkz. [https://www.cadc.uscourts.gov/internet/opinions.nst/9681116219154669852584EB005413CD/\\$tile/18-7193-1823475.pdf](https://www.cadc.uscourts.gov/internet/opinions.nst/9681116219154669852584EB005413CD/$tile/18-7193-1823475.pdf).

74 ABD hukukundaki *forum non conveniens* doktrini, Fransız mahkemelerince eleştirilmiştir. *Bapte v. W. Caribbean Airways*, 130 S. Ct. 3387 (2010) kararıyla Amerikan Yüksek Mahkemesi, Fransız mahkemeleri lehine verilen Amerikan mahkemesi yetkisizlik kararını onaylamıştır. Ancak Fransa Temyiz Mahkemesi, bir taraf ülkenin madde 33/f.4 kapsamında kendi iç hukukundaki *forum non conveniens* prensibine dayanarak ve böylece Montreal Sözleşmesi'nde doğrudan yer almayan bir esasa dayanarak madde 33'e uygun seçim yapmış davacının talebinin yetkisizlik gerekçesiyle reddini yerinde bulmamıştır. *Cour de cassation [Cass.] [supreme court forjudicial matters] le civ., Dec. 7, 2011, Bull. civ. I, No. Q-10-30.919 (Fr.)*.

Analiz için bkz. MENDELSON Allan I. / CARLOS J. Ruiz, The United States vs. France: Article 33 of the Montreal Convention and the Doctrine of Forum Non Conveniens, *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 77, no. 3, Summer 2012, p. 467-488, s. 468 vd. Ancak *In Re: West Caribbean Airways*, 35 Avi, 17, 496 (S.D.Fla. 2012) davasında Florida Mahkemesi Amerikan mahkemelerinin, Fransız mahkemenin yorumuyla bağlı olmayacağı ve Fransız mahkemenin kendisini yetkisiz görmesinin, söz konusu davanın yeniden açılması gerektiği şeklinde yorumlanamayacağı ileri sürülerek bu yaklaşım eleştirilmiştir. ayrıca bkz. TOMPKINS George N., Case Note MC99, *Air & Space Law* 37, no. 4 & 5 (2012): 383-384. (Case Note).

Fransa'nın ABD mahkemeleri tarafında “uygun forum” bulunduğu ancak Fransız mahkemelerinin ise ABD'deki forumu davacının “seçimini yaptığı yetkili forum” olduğu ve kendisini Montreal Sözleşmesi madde 33 kapsamında yetkisiz görmesinin, beşinci yetkinin sözleşmeye dahilindeki amacı “kösteklediği” konusunda bkz. TOMPKINS, *Danger of Failure*, s. 210.

75 https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf (Erişim: 10.04.2020).

76 Türk hukukunda *forum non conveniens* doktrini kabul edilmemiştir. Bu nedenle, Türkiye ile hiçbir ilgisi bulunmayan

V. Uçak Kazalarında İmalatçı Sorumluluğu

Türkiye’de medyaya da yansdığı üzere, İzmir-İstanbul seferi yapan PC2193 sefer sayılı Boeing 737 tipi uçağın İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı’nda pisten çıkması kazası sonucu, üretici Boeing firmasının merkezinin bulunduğu Chicago’da Amerikalı hukuk firmaları yardımıyla davanın açıldığı bildirilmiştir⁷⁷. Esasında hava aracı imalatçısının kazadan doğan sorumluluğu, ayrı bir çalışma konusu olacak kadar önemli ve detaylı bir konudur. Ancak hava hukukuna ilişkin sorumluluk davalarında, yukarıdaki davalarda da görüldüğü üzere, taşıyıcının sorumluluğu yanında Boeing ya da Airbus gibi imalatçı firmaların sorumluluğu da ayrıca ileri sürülebilmektedir. Özellikle beşinci yetki kapsamındaki tartışmalarda rastladığımız bu sorumluluk türünün, Türk hukukunda da karıştırılabildiği ve bazen Montreal Sözleşmesi argümanlarıyla savunulmaya çalışıldığı dikkate alındığında örnek kararlar ışığında imalatçının sorumluluğuna da kısaca değinme ihtiyacı doğmuştur. Böylece esasında mesele hukuki açıdan yargı kararları ışığında ele alındığında görülecektir ki, ABD’de dava açma konusunda potansiyel davacıların doğru bir şekilde bilgilendirilmesi çok önemlidir ve uluslararası tazminat avcılarını diye adlandırılabiliriz yabancı avukatların kesinlik bildiren iddiaları daha dikkatle yorumlanmalıdır.

Öncelikle belirtelim ki Montreal Sözleşmesi sadece *taşıyıcının* uluslararası havayoluyla taşımaldan doğan sorumluluğunu düzenlemektedir. Diğer bir ifadeyle bu sözleşme, taşıyıcının sorumluluğunu yeknesak kurallara bağlamayı hedeflemektedir. Sözleşmenin çeşitli hükümlerinde yer alan “*taşıyıcının çalışanları ve yardımcıları*” kavramı, hava aracının imalatçısını ve kiralayanını kapsamaz⁷⁸. Böylece hostesin bir yolcu üzerine kahve dökmesinden doğan taşıyıcının sorumluluğu, taşıyıcının çalışanın kusuru nedeniyle Montreal Sözleşmesi kapsamına girecektir ancak bir kazadan dolayı Boeing firmasının sorumluluğuna Montreal Sözleşmesi hükümlerine göre başvurulamayacaktır. Sadece taşıyıcı – yolcu ve taşıyıcı – gönderen ilişkisinden doğan sorumluluk düzenlendiğinden ötürü, “*taşıyıcının zararın doğmasında ya da artmasında kusurlu olmadığı*” yolcu-yolcu arasındaki uyumsuzluklar, kural olarak Montreal Sözleşmesi kapsamına girmez⁷⁹.

Hukuki açıdan durum bu olmakla birlikte uygulamada taşıyıcıya karşı sorumluluk davası açıldığında, aynı zamanda hava aracı imalatçısına karşı da dava açılabilir. Ancak yukarıda da belirtildiği üzere Türkiye Montreal Sözleşmesi’ne taraf olmasına rağmen, imalatçının sorumluluğu ayrı kanunlar ihtilafı kurallarına göre ele alınacaktır. Türkiye’de iç hat veyahut dış hat uçuşu yapan bir uçağın kazası sonucunda yolcular ölmüş ya da bedensel zarara uğramışlarsa, imalatçı Boeing şirketine karşı dava açmak isteyen kişi, MÖHUK madde 1/f.2 uyarınca Montreal Sözleşmesi’ne dayanamayacaktır. Bu verdiğimiz muhtemel dava örneğinde yabancılık unsuru vardır zira davalı taraf, yabancı bir imalat şirkettir. Yolcu ile imalatçı arasında doğrudan bir sözleşme de olmadığından, bu tür davalarda olsa

bir uyumsuzluk dahi Türk mahkemelerinde görülebilmektedir. Detaylı bilgi için bkz. SÖKMEN GÜLER Ekin, Forum Non Conveniens Doktrini ve Uluslararası Paralel Davalar, *D.E.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi*, Prof. Dr. Durmuş TEZCAN’na Armağan, C.21, Özel S., 2019, s. 2629-2658, s. 2634 vd.

77 <https://www.sozcu.com.tr/2020/gundem/ucak-kazasi-sonrasi-avukatlar-harekete-gecti-korkunc-iddia> 5633155/ (Erişim: 10.04.2020).

78 GÖLCÜKLÜ, s. 59-60.

79 *Ibid.*, s. 117-123.

olsa imalatçının sözleşme dışı sorumluluğundan bahsedilebilir. Dolayısıyla bu tür bir dava Türkiye’de açıldığında Türk mahkemesi, MÖHUK madde 36 uyarınca imalatçının sözleşme dışı sorumluluğuna uygulanacak hukuku tespit edecektir. Zarar gören, zarar verenin mutad meskeni veya işyeri hukuku ya da imal edilen şeyin iktisap edildiği ülke hukukunun uygulanmasını seçebilecektir. Ancak MÖHUK m. 36 gereği iktisap yeri hukukunun uygulanabilmesi için zarar verenin, ürünün o ülkeye rızası dışında sokulduğunu ispat edememiş olması gerekir. Böylece Türk mahkemesinde Boeing’e karşı imalat hatası gerekçesiyle hava aracı kazasından dolayı sorumluluk davası açıldığında, örneğin zarar verdiği iddia edilen şirketin işyeri hukuku olan ABD hukukunun ilgili hükümleri uyarınca uyumsuzluk ele alınabilecektir. Belirttiğimiz üzere bu konu, esasında tek başına bir makale incelemesi konusu olacak kadar ayrıntılı ve önemli bir tartışmadır. Ancak bu çalışmada, genellikle beşinci yetkinin tartışıldığı kararlarda karşımıza çıkan imalatçının sorumluluğuna Amerikan mahkemeleri kararları ışığında kısaca bakmakta yarar görüyoruz.

Beşinci yetki bakımından incelediğimiz *In re: Air Crash Over the Southern Indian Ocean* davasında⁸⁰ taşıyıcının yanı sıra, imalatçı *Boeing Co* ve sigortacının sorumluluğu da gündeme gelmiştir. Bölge mahkemesi yaptığı ilk incelemede, Malezya’daki sorumluluk davalarının hiçbirinde Boeing şirketinin davalı olarak gösterilmediğini özellikle vurgulamıştır. Söz konusu uyumsuzlukta kazada yer alan Boeing 777-2H6ER uçağı, Washington’daki tesiste üretilmiş ve 2002 yılında havayolu şirketine yeni ürün olarak teslim edilmiştir. Bölge mahkemesi kanaatimizce yerinde bir değerlendirme yaparak davaları, Montreal Sözleşmesi uyarınca taşıyıcı ve sigortacısına açılan tazminat talepleri ile Boeing’e karşı başlatılan imalatçı sorumluluğu yargulamaları olmak üzere iki ana kategoriye ayırmıştır. Davalılar ise, Boeing bir Amerikan şirket olmasına ve kaybolan uçakta birkaç Amerikan yolcu da taşınmasına rağmen, Malezya’nın, bu davaların görülmesi bakımında daha uygun forum olacağını ileri sürmüşlerdir. Davacılar ise delilleri ABD hukukunda elde edebileceklerini, Çin ve Malezya’daki “*az sayıdaki*” delilin ise foruma getirileceğini vurgulamışlardır. Mahkeme ise yaptığı değerlendirmede *res ipsa loquitur* savunması yerine imalat hatasından ziyade “*hava durumu, terörizm, sabotaj, pilotun intihari*” gibi başka etmenlerin de kazada etkili olabileceği ve bu hususlara ilişkin kanıtların ise ağırlıklı olarak Malezya’da olduğu vurgulanmıştır. Beşinci yetki kapsamında yukarıda ele aldığımız üzere bölge mahkemesi, Boeing şirketinin salt imalatçı ve Amerikan firma olmasını yetki tesisi için yeterli görmemiş ve daha uygun forum olduğu gerekçesiyle hem Montreal Sözleşmesi kapsamındaki taşıyıcının sorumluluğu hem de imalatçı firmanın sorumluluğu hakkında Malezya mahkemeleri lehine kendisini yetkisiz görerek nihai kararını vermiştir⁸¹. ABD Kolombiya Bölgesi Temyiz Mahkemesi ise yaptığı incelemede Boeing firmasına karşı açılan davayı “*haksız fiil*” davası olarak

80 *In re: Air Crash Over the Southern Indian Ocean on Mar. 8, 2014, MDL No. 2712, Misc. No. 16-1184, 2018 WL 6133070 (D.D.C. Nov. 21, 2018).*

81 “Boeing’s role as the missing plane’s manufacturer and the alleged U.S. citizenship or resident status of a few of the named plaintiffs and decedents are significant considerations too, but this Court’s assessment of the established forum non conveniens factors compels the conclusion that neither the Montreal Convention claims nor the wrongful death and products liability claims that are at issue in these cases are ultimately more conveniently litigated in the United States than in Malaysia.”

Kararın tam metni için bkz.

<https://www.translaw.org/Documents/In%20re%20Air%20Crash%20Over%20the%20S.%20Indian%20Ocean.pdf> (Erişim: 10.04.2020).

nitelendirmiş ancak davacıların Malezya'daki muhtemel haksız fiil tazminat miktarının az olacağı gerekçesini de kabul etmeyerek yetkisizlik kararı veren bölge mahkemesi kararını onaylamıştır⁸².

Boeing'e karşı açılmış ve Amerikan vatandaşlarını konu edinmesine rağmen reddedilmiş başka davalar da vardır⁸³. Bu davalardan çıkarılacak sonuç ise şudur: Bir kazanın, doğrudan *res ipsa loquitur* şeklinde imalatçı firmanın kusuruyla bağdaştırılması kabul edilmemektedir. Bu yaklaşım da kanaatimizce yerindedir. Zira örneğin *Selke v. Germanwings* davasında⁸⁴ da tartıştığımız üzere, yardımcı pilotun kendisini kokpite kapatmak suretiyle gerçekleştirdiği intihar girişiminden doğan zararlarda imalatçının sorumluluğuna gidilmesi mümkün değildir. İmalat hatasının sabotaj, intihar, hava durumu, pilotaj hatası gibi tüm muhtemel sebeplerden arındırılarak davacı tarafından ispat edilmesi önem taşımaktadır. Kaldı ki bu tür kanıtlar mevcut olsa bile bu kanıtların bulunduğu forum ile dava açılan forum arasında “*en uygun forum*” değerlendirilmesi de yapılmaktadır. Dolayısıyla yurtdışında imalatçıya karşı dava açmak isteyen taraflar ile vekillerinin, bu hususlar ile yaptığımız analizleri göz önünde bulundurmalarının yararlı olacağı kanaatindeyiz.

SONUÇ

Montreal Sözleşmesi, yeknesaklık ve öngörülebilirlik amaçları doğrultusunda taşıyıcıya karşı davaların açılabilmesi devletleri *numerus clausus* yöntemiyle açıkça belirlemiştir. Buna göre davacı seçimlik hakkını kullanarak şu taraf ülkelerden birinde davasını ikame edebilmektedir: Taşıyıcının ikametgâhının bulunduğu yer mahkemesi, taşıyıcının esas faaliyet merkezinin bulunduğu yer mahkemesi, taşıyıcının taşıma sözleşmesinin yapılmış olduğu işyerinin bulunduğu yer mahkemesi ve yolcu taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan varma yeri mahkemesi. Bu seçimlik hak, sadece forumlardan biri lehine kullanılmaktadır zira birden fazla ülkede taşıyıcıya karşı aynı sorumluluk davasının açılması Montreal Sözleşmesi'nde kabul edilmemiştir.

Montreal Sözleşmesi madde 33/f.2 ise sadece yolcunun ölümü veyahut bedensel zarara uğraması durumunda ve sadece taşıyıcıya karşı, yolcunun daimi ve esas ikametgâhının olduğu taraf devlette de dava açılabilmesine imkan veren özellikli bir beşinci yetki kuralıdır. Bu kuralın, taşıyıcı dışında, imalatçı ya da uçağı kiralayan firmanın sorumluluğu gibi alanlarda uygulanması mümkün değildir. Diğer yandan iç hat uçuşunda Montreal Sözleşmesi zaten “uluslararası” bir uçuş olmadığından uygulanamayacaktır. Kaldı ki uluslararası bir uçuş olsa da medyaya yansıyan ve hava hukuku ilkelerine aykırı ileri sürülen görüşlerin aksine, böyle bir uçuşta yer alan daimi ikametgâhı Türkiye'de olan bir yolcunun, daha yüksek tazminat tutarlarına hükmettiği bilinen ABD'de beşinci yetki kapsamında dava açması mümkün değildir. Hatta bir iç hat uçuşunda daimi ikametgâhı ABD'de

82 *In re: Air Crash Over the Southern Indian Ocean on March 8, 2014*, No. 18-7193 (D.C. Cir. Jan. 10, 2020). Kararın tam metni için bkz.

[https://www.cadc.uscourts.gov/internet/opinions.nsf/9681116219154669852584EB005413CD/\\$file/18-7193-1823475.pdf](https://www.cadc.uscourts.gov/internet/opinions.nsf/9681116219154669852584EB005413CD/$file/18-7193-1823475.pdf) (Erişim: 10.04.2020).

83 *Schijndel v. Boeing Co.*, 263 Fed. App'x 555 (9th Cir. 2008); *In re Air Crash Over Mid-Atlantic on June 1, 2009*, 760 F. Supp. 2d 832 (N.D. Cal. 2010).

84 *F. Supp. 3d*, No. 1:17-cv-00121-GBL-TCB, 2017 WL 3095911 (E.D.VA. July 20, 2017).

olan bir yabancı yolcu dahi beşinci yetkiye dayanamaz çünkü ortada Montreal Sözleşmesi madde 1 kapsamında uluslararası uçuş yoktur ki madde 33 uygulama alanı bulabilsin. Hal böyle iken iç hat uçuşu yapan bir Türk vatandaşı yolcunun, daimi ikametgahı ABD'de olsun veya olmasın, beşinci yetki kapsamında daha yüksek tazminatlar almak amacıyla Amerikan mahkemelerinde madde 33 kapsamında dava açması yerinde bir hamle olmayacaktır. Yine de dava açılmak isteniyorsa bu tür bir girişimin, davalı hava yolu şirketinin yetki itirazında bulunmaması gibi zayıf ihtimale bağlı bir şans deneme yöntemi olduğunun da altını çizmemiz gerekir.

Türkiye'de medyaya da yansdığı üzere bazı uçak kazalarında, söz konusu uçuşun genel özellikleri ile mevcut kaza koşullarını tamamen değerlendirilmeden imalatçı firmalara karşı sorumluluk davalarının açıldığına tanık olmaktayız. Beşinci yetki bakımından incelediğimiz kararlarda da görüldüğü üzere imalatçı Boeing ve Airbus gibi şirketlerin de kaza sonunda sorumluluklarına başvurulabilmektedir. Önemle belirtelim ki Montreal Sözleşmesi, imalatçının sorumluluğuna uygulanan çok taraflı bir sözleşme değildir. Bu tür bir dava Türk mahkemesinde açıldığında mahkeme, taraf olunan başka uluslararası sözleşmeleri ancak sözleşme yoksa MÖHUK madde 36 uyarınca imalatçının sözleşme dışı sorumluluğuna uygulanacak hukuku tespit edecektir. Ancak Türk medyasına da yansdığı üzere, ABD'deki yüksek tazminatlar da dikkate alındığında bu ülkede, imalatçı firmaya karşı uçaktaki imalat hatasından dolayı kazanın ve zararın meydana geldiğinden bahisle dava açıldığı görülmektedir. Bir strateji olarak bunun gerçekleştirilmesi ve hatta yurtdışından avukatların Türkiye'ye gelip potansiyel müvekkillerle görüşmelerinde kanaatimizce şaşılacak bir husus yoktur. Ancak müvekkile karşı özen yükümlülüğü kapsamında asla göz ardı edilmemesi gereken mesele şudur: Hava aracı imalatçısı firmalara karşı açılmış ve Amerikan vatandaşlarını konu edinmesine rağmen reddedilmiş birçok dava bulunmaktadır ve güncel davalarda da bu eğilim açıkça görülmektedir. Bir kazanın, *res ipsa loquitur* kuralı gereği imalat hatasıyla ilişkilendirilmesi ve salt duyuma dayalı kanıtlarla (*hearsay*) desteklenmesi yeterli kabul edilmemektedir. Varlığı iddia edilen imalat hatasının ispatı için; terörizm, sabotaj, intihar, hava durumu, pilotaj hatası gibi tüm muhtemel sebeplerin kazaya sebebiyet vermediğinin ayrıca ispatlanması gerekir. Kaldı ki bu ağır ispat yükü dışında ülkemizdeki kazaya dair soruşturma, ağırlıklı olarak Türkiye'de yürütüleceğinden Amerikan mahkemelerinin Türk mahkemeler lehine *forum non conveniens* kapsamında yetkisizlik kararı vermeleri de imkan dahilindedir. Sonuç olarak globalleşen dünyada forumlar arasından en uygun forumun bulunması ve hatta şartların zorlanarak kural olarak yetkili olmayan bir forumda dava imkanının değerlendirilmesi, olağan bir stratejidir ancak bunu yaparken uluslararası hava hukuku ilkeleri ile yargı kararları mutlaka dikkate alınmalıdır. Aksi yöndeki çabalar, usulen yorucu ve şans denemenin ötesine geçememiş hamleler olarak kalma riskiyle karşı karşıyadır.

KAYNAKÇA

BELL Andrew S.: Forum Shopping and Venue in Transnational Litigation, Oxford University Press, 2003.

BİRİNCİ UZUN Tuba: Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2015.

ÇELİKEL Aysel – ERDEM B. Bahadır: Milletlerarası Özel Hukuk, 15. Bası, Beta, İstanbul, 2017.

- ÇÖRTOĞLU KOCA Sema: Boşanma, Ayrılık ve Evliliğin Butlanı Davaları ile Velâyete İlişkin Davalarda Milletlerarası Yetki Sorunu, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* C. XX, Y. 2016, Sa. 2, 209-268.
- DEMİRKOL Berk: Milletlerarası Yetki Anlaşmaları, Vedat Kitapçılık, 2018.
- DEMPSEY Paul Stephen: Flights of Fancy and Fights of Fury: Arbitration and Adjudication of Commercial and Political Disputes in International Aviation, *32 Ga. J. Int'l & Comp. L.* 231. (*Arbitration and Adjudication*).
- DEMPSEY Paul Stephen: The Future of International Air Law in the 21st Century, *Zeitschrift für Luft – und Weltraumrecht – German Journal of Air and Space Law*, vol. 64, no. 2, 2015, p. 215-232. (*21st Century*).
- DORWARD Daniel J.: “The Forum Non Conveniens Doctrine and the Judicial Protection of Multinational Corporations from Forum Shopping Plaintiffs”, *U. Pa. J. Int'l Econ. L.* [Vol 19:1 1998], 141-168.
- EKŞİ Nuray: Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisi, 2. Bası, İstanbul 2000.
- ERKAN Mustafa: Bir Tabu: Taşınmazın Aynına İlişkin Davalarda Münhasır Yetki, *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 20, Sayı 1, Yıl 2012, 12-51.
- GÖLCÜKLÜ İlyas: Hava Hukuku, On İki Levha, 2018.
- HEINONEN Jukka: The Warsaw Convention Jurisdiction and the Internet, *65 J. Air L. & Com.* 453 (2000).
- LUONGO Norberto E.: The Fifth Jurisdiction: The American Dream, *Annals of Air and Space Law*, 34, 2009, p. 437-480.
- MENDELSON Allan I. – CARLOS J. Ruiz: The United States vs. France: Article 33 of the Montreal Convention and the Doctrine of Forum Non Conveniens, *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 77, no. 3, Summer 2012, p. 467-488.
- MENDELSON Allan I. – LIEUX Renee: The Warsaw Convention Article 28, the Doctrine of Forum Non Conveniens, and the Foreign Plaintiff, *68 J. Air L. & Com.* 75 (2003).
- MERAKLI YAYLA Deniz: Yabancılık Unsuru Taşıyan Uyuşmazlıklarda Yetki Sözleşmesinin Tarafları ve HMK Madde 17 Kapsamındaki Yetki Sözleşmesinin Üçüncü Kişilere Teşmili, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 16, Özel Sayı 2014, s. 1987-2013 (Basım Yılı: 2015), Prof. Dr. Hakan PEKCANITEZ'e Armağan.
- PRADHAN Devendra: The Fifth Jurisdiction under the Montreal Liability Convention: Wandering American or Wandering Everybody, *68 J. Air L. & Com.* 717 (2003), 717-730.
- SARGIN Fügen: Milletlerarası Usul Hukukunda Yetki Anlaşmaları, Yetkin, Ankara 1996.
- ŞÖKMEN GÜLER Ekin: Forum Non Conveniens Doktrini ve Uluslararası Paralel Davalar, *D.E.Ü. Hukuk Fakültesi Dergisi*, Prof. Dr. Durmuş TEZCAN'a Armağan, C.21, Özel S., 2019, s. 2629-2658.
- ŞANLI Cemal: Uluslararası Sivil Havacılık Davalarında Mahkemelerin Yargı Yetkisi ve Uygulanacak Hukuk, Kazancı Hukuk Yayınları, İstanbul 1992.
- ŞANLI Cemal – ESEN Emre – ATAMAN-FİGANMEŞE İnci: Milletlerarası Özel Hukuk, 7. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2019.
- ŞİTKÖŞGEROĞLU Banu: Montreal Sözleşmesinin Yetki ve Tahkime İlişkin Hükümleri Çerçevesinde Uluslararası Hava Taşımacılığında Doğan Uyuşmazlıkların Çözümü, (*Hava Hukuku Sempozyumu, Adalet Yayınevi, 2017, Editörler: Prof. Dr. Hasan Tahsin FENDOĞLU – Doç. Dr. Banu ŞİTKÖŞGEROĞLU*), 13-26.
- TARMAN Zeynep Derya: Milletlerarası Özel Hukukta Tüketicinin Korunması, *Public and Private International Law Bulletin*, 39(1): 325–356. (*Tüketicinin Korunması*).
- TARMAN Zeynep Derya: Montreal Sözleşmesinin Yetki ve Tahkime İlişkin Hükümleri, *TBB Dergisi* 2013 (107) s. 98 – 118. (*Tahkim*).
- TOMPKINS George N.: A Tribute to the Legacy of Or Wassenbergh, *Air & Space Law* 40, no. 1 (2015): 83–92. (*Legacy*).

- TOMPKINS George N.: Are the Objectives of the 1999 Montreal Convention in Danger of Failure?, *Air & Space Law* 39, no. 3 (2014): 203–214. (*Danger of Failure*).
- TOMPKINS George N.: Case Note MC99, *Air & Space Law* 37, no. 4 & 5 (2012): 383–384. (*Case Note*).
- TRIMARCHI Andrea: An Analysis of the Grounds of Jurisdiction and Jurisdictional Issues of e-Ticketing in light of the Warsaw/Montreal System, *Issues in Aviation Law and Policy*, vol. 15, no. 2, Spring 2016, p. 377-398.
- ÜLGEN Hüseyin: Hava Taşıma Sözleşmesi, Bankacılık Enstitüsü Yayınları, İstanbul 1987.
- WALKER Gregory C.: Doing Business in Montreal: The Effects of the Addition of Fifth Forum Jurisdiction under the Montreal Convention, *Penn State International Law Review: Vol. 23: No. 1, Article 6*, 125-146.

Elektronik Kaynaklar:

- <https://havahaber.com/pistten-cikan-pegasus-ucagi-icin-hukuk-savasi-basliyor/>
- <https://www.britannica.com/event/Malaysia-Airlines-flight-370-disappearance>
- https://www.bbc.com/turkce/haberler/2015/03/150326_germanwings_yardimci_pilot
- <http://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.warsaw.convention.1929/doc.html>
- <https://www.jus.uio.no/lm/air.carriage.unification.convention.montreal.1999/>
- <https://www.mcgill.ca/iasl/files/iasl/guatemala1971.pdf>
- https://www.bbc.com/turkce/haberler/2015/03/150326_germanwings_yardimci_pilot
- https://www.bbc.com/turkce/haberler/2015/03/150325_germanwings_2
- <https://www.foxnews.com/world/malaysia-airlines-flight-370-pilot-suspected-mass-suicide-government-australia-pm-plane>
- <https://www.livescience.com/44248-facts-about-flight-370-passengers-crew-aircraft.html>
- <https://www.translaw.org/Documents/In%20re%20Air%20Crash%20Over%20the%20S.%20Indian%20Ocean.pdf>
- [https://www.cadc.uscourts.gov/internet/opinions/nfsf/968.111.6219154.669.852584EB005413CD/\\$file/18-7193.182.3475.pdf](https://www.cadc.uscourts.gov/internet/opinions/nfsf/968.111.6219154.669.852584EB005413CD/$file/18-7193.182.3475.pdf)