

**T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

**SİVİL HAVA YOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ
VE TÜKETİCİ HUKUKU İLİŞKİSİ**

Yüksek Lisans Tezi

Zeynep Gökçe BALABAN

Ankara - 2021

**T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

**SİVİL HAVA YOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ
VE TÜKETİCİ HUKUKU İLİŞKİSİ**

Yüksek Lisans Tezi

Zeynep Gökçe BALABAN

Tez Danışmanı

Dr. Öğr. Üyesi Şafak PARLAK BÖRÜ

Ankara – 2021

**TÜRKİYE CUMHURİYETİ
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

**SİVİL HAVA YOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ
VE TÜKETİCİ HUKUKU İLİŞKİSİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı

Dr. Öğr. Üyesi Şafak PARLAK BÖRÜ

TEZ JÜRİSİ ÜYELERİ

Adı ve Soyadı

İmzası

1- Prof. Dr. Şebnem AKİPEK ÖCAL

2- Doç. Dr. Süleyman YILMAZ

3- Dr. Öğr. Üyesi Şafak PARLAK BÖRÜ

Tez Savunması Tarihi

07.01.2021

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü'ne,

Dr. Öğr. Üyesi Şafak PARLAK BÖRÜ danışmanlığında hazırladığım “ Sivil Hava Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmeleri ve Tüketici Hukuku İlişkisi (Ankara.2021) ” adlı yüksek lisans - doktora/bütünleşik doktora tezindeki bütün bilgilerin akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplanıp sunulduğunu, başka kaynaklardan aldığım bilgileri metinde ve kaynakçada eksiksiz olarak gösterdiğimi, çalışma sürecinde bilimsel araştırma ve etik kurallarına uygun olarak davrandığımı ve aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul edeceğimi beyan ederim.

Tarih:
Adı-Soyadı ve İmza

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER.....	i
KISALTMALAR.....	vi
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

SİVİL HAVACILIK KAVRAMI VE SİVİL HAVACILIK HUKUKUNUN ÖZELLİKLERİ

§ 1. HAVACILIK FAALİYETLERİNİN DOĞUŞU.....	3
I. HAVACILIĞIN TARİHİ GELİŞİMİ	3
II. HAVA ARAÇLARI VE HAVA ARACI KAVRAMI.....	8
A. GENEL OLARAK	8
B. HAVA ARACININ UNSURLARI	9
1. Havalanabilme	9
2. Havada Seyredebilme	10
3. Sivil Nitelikte Olma.....	12
III. HAVA ARACI KAZA VE OLAYLARI	12
§ 2. HAVACILIK HUKUKUNUN KAPSAMI	14
I. HAVACILIK HUKUKUNUN TANIMI	14
II. HAVACILIK HUKUKUNUN ÖZELLİKLERİ	18
A. HAVACILIK HUKUKUNUN ÖZERKLİĞİ.....	18
B. HAVACILIK HUKUKUNUN POLİTİK YAPISI.....	20
C. HAVACILIK HUKUKUNUN ULUSLARARASI NİTELİĞİ.....	21
D. HAVACILIKTA İNSAN FAKTÖRÜ.....	22
III. HAVACILIK HUKUKUNUN DİĞER HUKUK DALLARIYLA İLİŞKİSİ	24
A. GENEL OLARAK	24
B. ULUSLARARASI KAMU HUKUKU – HAVACILIK HUKUKU İLİŞKİSİ.....	25
C. ÖZEL HUKUK – HAVACILIK HUKUKU İLİŞKİSİ	26
§ 3. UYGULANACAK MEVZUAT KAPSAMINDA SİVİL HAVACILIK HUKUKU.....	27
I. HAVACILIK HUKUKUNUN KAYNAKLARI.....	27

II. ULUSLARARASI ANLAŞMALARIN TARİHİ GELİŞİMİ	29
III. ULUSLARARASI ANLAŞMALAR KAPSAMINDA HAVACILIK HUKUKU	31
A. GENEL OLARAK	31
B. ŞİKAGO SÖZLEŞMELERİ.....	33
C. VARŞOVA KONVANSİYONU.....	35
D. LAHEY PROTOKOLÜ	37
E. GUADALAJARA KONVANSİYONU	38
F. MONTREAL KONVANSİYONU	38
IV. TÜRK SİVİL HAVACILIK MEVZUATI.....	42
A. TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNU.....	43
B. YÖNETMELİK VE TÜZÜKLER.....	45
§ 4. TÜKETİCİNİN KORUNMASI HAKKINDA KANUN KAPSAMINDA SİVİL HAVACILIK HUKUKU	47
I. TÜKETİCİNİN KORUNMASI HAKKINDA KANUNUN UYGULAMA ALANI BULMASI	47
A. GENEL OLARAK TÜKETİCİNİN KORUNMASI HAKKINDA KANUN	47
B. SİVİL HAVA YOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN BİR TÜKETİCİ İŞLEMİ OLMASI.....	51
C. TÜKETİCİ MAHKEMELERİNİN GÖREVLİ OLMASI.....	56
II. TÜKETİCİNİN KORUNMASI HAKKINDA KANUNUN UYGULAMA ALANI BULMAYACAĞI HALLER	64

İKİNCİ BÖLÜM

SİVİL HAVA YOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ

§ 5. TAŞIMA FİİLİ, TÜRLERİ VE TAŞIMADA KULLANILAN ARAÇLAR.....	67
I. TAŞIMA FİİLİ.....	67
II. TAŞIMA TÜRLERİ	68
III. TAŞIMADA KULLANILAN ARAÇLAR.....	69
§ 6. SÖZLEŞMENİN TANIMI ŞEKLİ VE İÇERİĞİ	70
I. TANIM.....	70
II. ŞEKİL	71
III. İÇERİK.....	74

IV. UNSURLAR	74
A. GENEL OLARAK	74
B. TAŞIMA TAAHHÜDÜ	75
C. ÜCRET	78
D. TAŞIMANIN SİVİL HAVA ARACIYLA OLMASI	83
§ 7. SİVİL HAVA YOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMELESİNİN	
TARAFLARI.....	83
I. TAŞIYICI.....	83
A. TAŞIYICI SIFATI.....	83
B. TAŞIYICI TÜRLERİ	86
1. Genel Olarak.....	86
2. Akdi Taşıyıcı	86
3. Fiili (Gerçek) Taşıyıcı	88
4. Ardışık (Mütevali) Taşıyıcı	90
5. Temsilci Aracılığıyla Kurulan Sözleşmelerde Taşıyıcı.....	92
II. GENEL OLARAK TAŞINAN KAVRAMI	93
A. YOLCU	95
B. YOLCUNUN TÜKETİCİ OLMASI	97
1. Tüketici Kavramı.....	97
2. Tüketici Kavramının Unsurları.....	98
a. Ticari ya da Mesleki Amaçlı Olmama	98
b. Hareket Etme Unsuru	101
c. Gerçek ve Tüzel Kişi Olma	102
C. BAGAJ.....	105
§ 8. TARAFLARIN HAKLARI VE BORÇLARI	112
I. YOLCUNUN HAK VE BORÇLARI	112
A. YOLCUNUN HAKLARI.....	112
B. YOLCUNUN BORÇLARI.....	115
II. TAŞIYICININ HAK VE BORÇLARI	116
§ 9. SÖZLEŞMENİN HUKUKİ NİTELİĞİ.....	117
I. GENEL OLARAK	117
II. TÜRK TİCARET KANUNU ANLAMINDA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ	118
III. ESER SÖZLEŞMESİ- VEKALET SÖZLEŞMESİ VE BAĞIMSIZ SÖZLEŞME.....	120
IV. ÜÇÜNCÜ KİŞİ YARARINA KURULAN SÖZLEŞME	122

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜKETİCİNİN KORUNMASI HAKKINDA KANUN BAKIMINDAN SİVİL HAVA YOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ VE BU SÖZLEŞMELERİN SONA ERMESİ

§ 10. TKHK KAPSAMINDA SİVİL HAVA YOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNİN ÇEŞİTLERİ.....	124
I. GENEL OLARAK	124
II. MESAFELİ SÖZLEŞME	125
III. PAKET TUR SÖZLEŞMELERİ.....	127
A. GENEL OLARAK	127
B. COVID- 19 SALGINININ PAKET TUR SÖZLEŞMELERİNE ETKİSİ	130
§ 11. SİVİL HAVACILIK SÖZLEŞMELERİ AÇISINDAN TÜKETİCİYİ KORUMAYA YÖNELİK ÖNLEMLER.....	132
I. GENEL OLARAK	132
II. SÖZLEŞME ÖNCESİ KORUMA.....	133
A. GENEL OLARAK	133
B. ALDATICI REKLAMLARA KARŞI KORUMA.....	134
C. HAKSIZ TİCARİ UYGULAMALAR	136
III. SÖZLEŞMENİN KURULMASI AŞAMASINDA KORUMA	138
A. AYDINLATMA (BİLGİLENDİRME) YÜKÜMLÜLÜĞÜ.....	138
B. SÖZLEŞME YAPMA MECBURİYETİ.....	141
IV. SÖZLEŞME SONRASI KORUMA	147
A. AYIPLI HİZMETLERE İLİŞKİN KORUMA.....	147
1. Hizmetin Ayıplı Olması.....	147
2. Tüketicinin Seçimlik Hakları ve Taşıyıcının Sorumluluğu.....	150
3. Sivil Hava Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmelerine Ayıplı Hizmete İlişkin Hükümlerin Uygulanması.....	153
B. GENEL ESASLAR KAPSAMINDA KORUMA	156
1. Temel İlkeler	156
2. Genel İşlem Koşulları ve Haksız Şartlar Kapsamında Koruma	157
3. Haksız Şart Kapsamında Koruma.....	158
§. 12. SİVİL HAVA YOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNİN SONA ERMESİ.....	166
I. GENEL OLARAK	166

II. TÜRK TİCARET KANUNU KAPSAMINDA.....	166
III. SHY- YOLCU KAPSAMINDA	168
IV. COVID- 19 ÖNLEMLERİ.....	169
SONUÇ	172
KAYNAKÇA.....	177
ÖZET	197
ABSTRACT	198



KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
ATConf	: Worldwide Air Transport Conference
ATPL	: Airline Transport Pilot Licence
AÜHFD	: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
Bkz.	: Bakınız
BATİDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
C.	: Cilt
c.	: Cümle
C.Ü.	: Cumhuriyet Üniversitesi
dpn.	: Dipnot
DÜHFD	: Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
E.	: Esas
EASA	: European Aviation Safety Agency (Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı)
ed.	: Editör
E.T	: Erişim Tarihi
EU	: European Union
f.	: Fıkra
HD.	: Hukuk Dairesi
HGK.	: Hukuk Genel Kurulu
HMK	: 6100 Sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu
H.Ş. Yön.	: 29033 Resmi Gazete sayılı Tüketici Sözleşmelerinde Haksız Şartlar Hakkında Yönetmelik

I	: Issue
IATA	: International Air Transport Association
ICAO	: International Civil Aviation Organization
IMF	: International Monetary Fund
İİK	: 2004 Sayılı İcra ve İflas Kanunu
İÜHFM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
JAA	: Joint Aviation Authorities
JAR	: Joint Aviation Requirements
K.	: Karar
m.	: Madde
Mon.K.	: 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu
MÖHUK	: 5718 Sayılı Milletler Arası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
No	: Numara
PTS Yön.	: 29236 Resmi Gazete sayılı Paket Tur Sözleşmeleri Yönetmeliği
RG.	: Resmi Gazete
RGS.	: Resmi Gazete Sayısı
S.	: Sayı
s.	: Sayfa
SBF	: Siyasal Bilgiler Fakültesi
SDR	: Special Drawing Rights
SGHM	: T.C. Ulaştırma Bakanlığı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü
SHY- YOLCU	: 28131 Resmi Gazete sayılı Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik
T.	: Tarih
TAAD	: Türkiye Adalet Akademisi Dergisi

TBB	: Türkiye Barolar Birliği
TBK	: 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TD.	: Yargıtay Ticaret Dairesi
TDK	: Türk Dil Kurumu
TKHK	: 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun
TMK	: 4721 Sayılı Türk Medeni Kanunu
TSHK	: 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu
TTK	: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu
V.	: Volume
vd.	: ve devamı
Var.K.	: 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu
WP	: Working Paper
Y.	: Yıl

GİRİŞ

Havayolu ile yolcu taşımacılığı, taşımacılıkta sunduğu teknolojik ve ekonomik faydalar nedeniyle gün geçtikçe artan bir talep ile karşı karşıyadır. Bu taşımacılığın süjeleri olan yolcuların ne gibi mağduriyetler yaşayabileceği ve ne gibi haklara sahip oldukları ise önemli bir tartışma konusudur. Taşımacılık kapsamında taşınanın edineceği sıfatlar ve bu sıfatlar dolayısıyla yükleneceği hak ve yükümlülükler, bu hak ve yükümlülüklerin doğduğu uluslararası ve ulusal mevzuat ve bu mevzuatı uygulayacak mahkeme gibi kavramların net olarak belirlenmesi yaşanan uyuşmazlıkların çözümü açısından yararlı olacaktır.

“Sivil Havayolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmelerinin Tüketici Hukuku ile İlişkisi” başlıklı bu yüksek lisans tez çalışması kapsamında; havacılık faaliyetlerinin ortaya çıkması, bu faaliyetlere uygulanan uluslararası ve ulusal mevzuat, faaliyeti gerçekleştiren taşıyıcı ve faaliyete maruz kalan yolcu, yolcunun tüketici sıfatını kazanması ve bu kapsamda 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun kapsamında birtakım hak ve yükümlülükler sahip olması, bu hak ve yükümlülüklerin diğer mevzuatlardan kaynaklanan hak ve yükümlülükler yanında nasıl uygulama alanı bulacağı gibi konularda, ülkemizde ve dünyada havacılık sektörü ile ilgili gelişmelerden yararlanarak bir inceleme yapmak hedeflenmiştir.

Çalışma boyunca temel amaç, Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun’un sivil hava yolu ile yolcu taşımalarında tüketici mahkemesini görevli kılan hükmüyle ve işlemin aynı zamanda bir tüketici işlemi olması nedeniyle yolcu tüketiciyi nelerin beklediğini ortaya koymaktır. Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun’un sunduğu koruma olanaklarından yolcunun, hangi hukuki gerekçelere dayanarak ve nasıl yararlanacağını açıklamak ve havacılık hukuku ile tüketici hukuku arasındaki bu ilişkiyi aydınlatmak suretiyle yolcuyu taşımacılık faaliyeti kapsamında bilinçli ve korunaklı hale getirmektir. Tüketici mahkemelerinin bu tarz uyuşmazlıklarda görevli olmasının bu mahkemeleri sivil

havacılık mevzuatını sözleşmelere uygulama yükümlülüğünü yüklediğine, özellikle Montreal Konvansiyonu'nun emredici hükümleri dikkate alındığında taşıyıcının sorumluluğu bakımından tazminata hükmedilmesi gereken durumlarda bu Konvansiyon'un uygulanma mecburiyetine dikkat çekmektir.

Üç ana bölümden oluşan çalışmanın ilk bölümünde sivil havacılık hukuku ve bu hukuka uygulanan mevzuat; uluslararası ve ulusal zeminde, tarihi gelişimi açıklanarak tanıtılmıştır. Küreselleşmenin en önemli araçlarından biri olan havacılık faaliyetleri ve küreselleşme karşısında maruz kaldığı tehditler bakımından korunma ihtiyacı duyan tüketici kavramlarına yer verilmiş böylece bu iki hukuk disiplininin birbirini tamamlayan yönleri vurgulanmıştır. İkinci bölümde sivil havacılık sözleşmelerine ilişkin detaylı bilgiler yer almakta, başlangıçta sözleşmeye konu olan taşıma faaliyeti ardından da sözleşmenin tanımı, şekli ve içeriği, tarafları, tarafların hak ve borçları, sözleşmenin unsurları ve hukuki niteliği tüketici hukuku kapsamında değerlendirilmektedir. Üçüncü ve son bölümde ise sözleşme, tüketici kanununda özel olarak düzenlenen hukuki uygulamalar ve hükümler çerçevesinde açıklanmakta, sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinin sona ermesi durumları değerlendirilmektedir. Bunun yanında COVID-19 salgını nedeniyle karşılaşılan güncel sorunlar ve bu sorunlara getirilen çözüm yöntemleri de bu bölüm kapsamında yer almaktadır. Böylece Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un bu sözleşmeler bakımından uygulanabilirliğinin her yönüyle ortaya konması hedeflenmektedir.

BİRİNCİ BÖLÜM

SİVİL HAVACILIK KAVRAMI VE SİVİL HAVACILIK HUKUKUNUN ÖZELLİKLERİ

§ 1. HAVACILIK FAALİYETLERİNİN DOĞUŞU

I. HAVACILIĞIN TARİHİ GELİŞİMİ

Tarih boyunca insanlar uçmak için bir sürü yol denemişlerdir. Uçmaya dair çalışmalar yapan ilk mucitlerden biri Leonardo Da Vinci'dir. Kuşların, yarasaların ve böceklerin anatomik yapılarını inceleyerek yaptığı çizimler ile kendinden sonra gelen mucitler için ilham kaynağı olmuştur¹.

Kuşlar mucitlerin en belirgin ilham kaynağı olmuştur ve kuşları diğer canlılardan ayıran kanatlar uçmadaki en temel araç olarak değerlendirildiğinden pek çok bilim insanı kendilerine türlü mekanik sistemlerde kanatlar yaparak uçuş deneyleri gerçekleştirmişlerdir. Türk havacılık tarihinde ilk kez bu deneyi uygulamaya koyan İmam Ebu Nasır İsmail Cevheri olmuştur². 1002 tarihinde yapılan bu deneme ve beraberinde başka bazı denemeler başarılı olamasa da kanatlarla uçmada başarı elde eden isimler de vardır. Hezarfen Ahmed Çelebi gövdesine taktığı kanatlarla, Galata Kulesinden, Üsküdar Doğancılar meydanına uçmuştur. Başarılı olmuş bir başka kanatlı uçuş bir füze

¹ **ÖZSOY**, Dilek/ **YAVAŞ**, Volkan, Türk Sıcak Hava Balonculuğu: Dünü, Bugünü ve Yarını, I. Ulusal Havacılık Teknolojisi ve Uygulamaları Kongresi, İzmir, 2012, s. 25, https://www.academia.edu/13427805/TÜRK_SICAK_HAVA_BALONCULUĞU_DÜNÜ_BUGÜNÜ_V_E_YARINI (E.T: 08.11.2019); **BEDİR**, Bedrettin, Havacılık Ulaşımında Niş Pazarlama Stratejilerinin Kullanılması: Panjet (Pan Aviation) Örneği, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İzmir, 2017, s. 7.

² **SORGUCU**, Ayhan, *Hava ve Uzay Hukuku*, Ankara, 2014, s. 77.

ile havalanıp kartal kanatları ile Sinan Paşa Kasrı önünde denize inen Lagari Hasan Çelebi'ye aittir³. Kanatlarla uçmak fikri daha sonra yerini uçan bir araçta seyretme fikrine bırakmış, böylece balon ve akabinde de uçak icat edilmiştir.

Balonun icadı havadan hafif bir gaz olan hidrojen gazının bulunmasıyla olmuştur. Isınan havanın yükselmesi mantığından hareketle daha sonra balonu dolduran havanın sürekli olarak ısıtılması yoluyla da balonların havalanabilmeleri olanağı keşfedilmiştir. Bugün de gazlı balonlar ve sıcak hava balonları şeklindeki ikili ayırım varlığını sürdürmektedir⁴. Sıcak hava balonlarıyla ilk başarılı uçuşları gerçekleştirenler Montgolfier Kardeşlerdir⁵. 1783 tarihinde ilk kez sıcak hava balonuyla uçuş

³ **SORGUCU**, s. 78, **YILDIRIM**, Turan/ **EROL**, Ömer Faruk, “Yasal Düzenlemeler Işığında Hava Hukukunun Tarihsel Gelişimi ve İlk Türk Hava Hukuku Metni”, *İstanbul Medipol Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 1, S. 4, Bahar 2017, s. 6,

http://www.medipol.edu.tr/Document/Galeri/Dokuman/hukuk_dergisi/turan_2017_1_1.pdf,
(E.T:09.01.2019).

⁴ **AKKURT**, Sami Sinan, *Sivil Havayolu İle Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk*, Ankara, 2018, s. 72.

⁵ **PETRESCU**, Rely Victoria Virgil/ **AVERSA**, Raffaella/ **AKASH**, Bilal/ **BUCINELL**, Ronald/ **CORCHADO**, Juan/ **BERTO**, Filippo/ **MİRSAYAR**, MirMilad/ **APİCELLA**, Antonio/ **PETRESCU**, Florian Ion Tiberiu, “History of Aviation-A Short Review”, *Journal of Aircraft and Spacecraft Technology*, V. 1, I. 1, 2017, s. 31,

<https://poseidon01.ssrn.com/delivery.php?ID=993117004090103020103005111103092099034055034085049024074119029067073119099001010070126021101010021033124127086105101117113121105049038021028065102066102106003087070002054038087005020074070094085103126097007092030028106022004089090070098010093120097066&EXT=pdf> (E.T: 15.04.2020); **YAYLALI**, Muammer/ **DİLEK**, Önder, “Havayolu Ulaşımında Tüketici Tercihlerine Etki Eden Faktörlerin Belirlenmesi”, *Uluslararası Ekonomi, İşletme ve Politika Dergisi*, 2017, C. 2, S. 1, s. 76,

https://www.researchgate.net/publication/322945349_HAVAYOLU_ULASIMINDA_TUKETICI_TERCİHLERINE_ETKI_EDEN_FAKTORLERIN_BELIRLENMESI (E.T:28.03.2020); **GEMİCİ**, Eser/

gerçekleştirilmiştir. Balonun keşfi sonrası ilk olarak bir koyun, bir ördek ve bir tavuk balonla seyahat eden ilk yolcular olmuşlardır. Bu üç yolcunun yerini süreç içinde insanlar almışlardır. Böylece insanların müdahale edebildikleri, üstünde hakimiyet kurabildikleri bu alanda sözleşme yapmaları ve buna ilişkin bir hukuk oluşturmaları kaçınılmaz olmuştur.

Balon her ne kadar insanların havada seyahat etmelerine olanak sağlayan ilk icatsa da taşımacılık anlamında elverişli bir uçuş olanağı sunacak nitelikte değildir. Balonun havalanması ve inişi pilotların kontrolünde olsa da yolculuğun seyrini yönlendirmede en büyük payın rüzgâra ait olması onun elverişliliğini azaltmaktadır. İnsanlar havada hareket kabiliyeti kazanarak karada olduğundan daha avantajlı, daha işlevsel koşullar elde etmeyi amaçlamışlardır. Nitekim karada aşmanın günlerce süreceği mesafelerin üzerinden uçarak kısa bir sürede geçmek mümkündür.

Uçakların icadı ve uçaklarla yolcu taşımacılığı olanağı ile hava, kendisi hakkında pek çok özel hukuk sözleşmesinin yapılmasının mümkün olacağı bir görünüm kazanmıştır. İlk motorlu uçak Wright kardeşler tarafından icat edilmiştir⁶. 17 Aralık 1903 tarihinde Wilbur ve Orville Wright 6 haftalık bir sürede yaptıkları motorları ile ilk başarılı motorlu uçuşu gerçekleştirmişlerdir⁷.

YEŞİLLER, Mehmet, Hava Hukukunun Kapsamı ve Terminolojisi, *Journal of Aviation*, C. 2, S. 2, 2018, s. 126,

https://www.researchgate.net/publication/324984758_Hava_Hukukunun_Kapsami_ve_Terminolojisi (E.T: 07.01.2019).

⁶ **BISPLINGHOFF**, R. L., “Some Structural and Aeroelastic Considerations of High Speed Flight”, The Nineteenth Wright Brothers Lecture, *Journal Of The Aeronautical Sciences*, V. 23, I. 4, 1956, s. 289, <https://arc.aiaa.org/doi/abs/10.2514/8.3557> (E.T: 28.12.2018).

⁷ Bkz: Wikipedia Online Encyclopedia,

<http://www.wikizeroo.net/index.php?q=aHR0cHM6Ly90ci53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvSGF2YWpEsWzEsWtfdGFyaWhp> (E.T: 09.01.2019).

Uçma rüyasının gerçek olması ve akabinde ticari havacılığın doğuşu beraberinde bazı kâbusları da getirmiştir. Devletler karalarda ve sularda çizdikleri egemenlik sınırlarını hava bakımından da belirleme ihtiyacıyla karşı karşıya gelmişlerdir. Ulaşım, taşımacılık, savaşlarda saldırı üstünlüğü, keşif yapabilme gibi pek çok alanda insanların hayatını kolaylaştıran bu icat; yine bu alanlar bakımından düzenlemeler yapılması zorunluluğunu ortaya çıkarmıştır⁸. Balonların, planörlerin ve nihayet uçağın icadı söz konusu nedenlerle hava hukukunun doğuşunu da kaçınılmaz kılmıştır. Böylece devletlerin söz konusu uçuş denemeleriyle birlikte güvenliği sağlamak adına birtakım önlemler almaları gerektiği gerçeği ortaya çıkmış ve bu da birtakım kısıtlamaları içeren düzenlemelerin yapılması sonucunu doğurmuştur⁹.

İlk defa balonla uçuş yapılmasının ardından, izin almadan uçuş yapılmasını engelleyen yasaklar uygulanmıştır¹⁰. 1819 yılında hasat zamanı sıcak hava balonu ile uçuş yapılmamasını içeren talimatlar yayınlamıştır¹¹. Bu yasaklamalar devletler tarafından havacılık faaliyetlerine yönelik idari müdahalelerdir. Bu anlamda yapılan ilk hukuki düzenlemeler ise 20. yüzyılın başlarında Uluslararası Hukuk Enstitüsü'nde (*l'Institut de Droit International*) yapılan tartışmalar ve toplantılar sonucunda ortaya çıkmıştır. Fransız bir avukat olan Paul Fauchille bu enstitüye balonların uçuş faaliyetlerinin hukuki yönünün düzenlenmesini teklif etmiştir¹². 32 maddeden oluşan bir yönetmelik taslağı şeklinde sunulan bu teklif hava hukuku alanında düzenlenmiş ilk metindir.

⁸ **YILDIRIM/ EROL**, s. 6.

⁹ **SORGUCU**, s. 9. Buna ilişkin ilk kısıtlama 23.04.1784'ta yayınlanan bir emirnameye yer almaktadır. Montgolfier balonlarına ilişkin bu emirnameye göre balonla havalanmak için önceden izin alınması şartı getirilmiştir.

¹⁰ **AKKURT**, s. 124- 125.

¹¹ **AKKURT**, s. 125.

¹² **AKKURT**, s.125.

Diplomatik anlamda ilk sivil havacılık konferansı 1910 senesinde gerçekleştirilmiştir. Paris'te gerçekleştirilen bu konferansta bir konvansiyon oluşturulması başırlanamamış olsa da, 1919'da oluşturulacak Paris Konvansiyonuna bu konferans sayesinde ortam hazırlanmıştır. 1919 Paris Barış Konvansiyonu görüşmelerinde “*Hava Seyrüseferleri Uluslararası Komisyonu*” kurulmuştur. Bu komisyon 13 Ekim 1919 tarihinde Paris'te imzalanan “*Hava Seyrüseferlerinin Düzenlenmesi Hakkında Konvansiyon*”un kabulünü sağlamıştır¹³. İmzalan bu Konvansiyon'da sözleşmeye taraf olan devletlerin kendi hava sahaları üzerinde sahip olacakları münhasır egemenlik hakkı düzenlenmiştir¹⁴.

Uluslararası konferanslar ve bu konferanslar neticesinde imzalan konvansiyonlar ile havacılık birliğini sağlamaya yönelik teşkilatlar kurulmuştur. Bu teşkilatların neler olduğuna ve hangi amaçlarla kurulduğuna ilerleyen bölümlerde değinilecektir.

Sivil havacılık faaliyetleri özellikle İkinci Dünya Savaşının başlamasıyla yoğunluk kazanmış, savaşta havacılık faaliyetlerinin sağladığı avantajlardan yararlanmak adına bu dönemde ciddi yol kat edilmiştir¹⁵. 1929 yılında Lahey'de kurulan “*Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği (International Air Transport Association)*” (IATA) 2. Dünya Savaşı nedeniyle dağılmış ancak daha sonra 1944'te imzalan Şikago Sözleşmesi ile tekrar kurulmuştur. Şikago Sözleşmesi sayesinde havacılık anlamında en önemli teşkilat olarak değerlendirilen “*Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı*

¹³ **AKKURT**, s. 126.

¹⁴ Bu toprağa sahip olan kimsenin onun altında ve üstünde yer alan her şeye de sahip olacağına ilişkin bir ilkeyi destekler niteliktedir. Buna göre “*Toprağa her kim sahipse, onun yukarıda cennete, aşağıda cehenneme kadar olan kısmına da sahiptir*” şeklinde ifade edilmiştir. İlkenin 13. yüzyılda Glossatar Accursius tarafından üretildiği varsayılmaktadır (**AKKURT**, s. 127).

¹⁵ **BEDİR**, s. 8.

(*International Civil Aviation Organization*)” (ICAO) kurulmuştur. Bu iki örgüt bugün havacılık alanında en önemli düzenlemelerin yapıldığı uluslararası teşkilatlardır¹⁶.

II. HAVA ARAÇLARI VE HAVA ARACI KAVRAMI

A. GENEL OLARAK

İnsan vücuduna monte edilen kanatlardan uçakların icadına kadar olan süreç böyle seyretmiştir; ancak uçmada kullanılan bütün bu araçlar hava aracı olarak nitelendirilmezler. Bir aracın hava aracı niteliğini nasıl kazanacağını anlayabilmek amacıyla uluslararası mevzuata ve Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda yer alan düzenlemeye bakılmalıdır. Uçma yeteneğine sahip bir aracın hava aracı statüsünde sayılması Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun tanımına uygun olmasıyla mümkün olmaktadır. TSHK m. 3/b’ de yer alan tanım kapsamında; hava aracında olması beklenen özellikler: “*havalanabilme*” ve “*havada seyredabilme*” olarak sayılmıştır. Bu faaliyetleri doğru nitelendirebilmek önemlidir, zira yapılan bu tanımlama doğrultusunda bir araca uygulanacak mevzuat belirlenerek o araç nedeniyle ortaya çıkan faaliyetin sorumlularının ve bu faaliyetten etkilenenlerin hak ve yükümlülükleri düzenlenir¹⁷.

¹⁶ AKKURT, s. 128.

¹⁷ Her ne kadar ulusal mevzuatta hava aracı tanımlaması birtakım unsurları sağlamakla oluşturulsa da başka birtakım ülkelerde bu tanımlamanın sınırlı sayma ilkesiyle oluştuğu gözlemlenmektedir. Bu durum önem taşımaktadır; çünkü farklı ülkelerin farklılık gösterebilen mevzuatlarına karşın, uluslararası sözleşmelere uygulanacak olan Montreal Sözleşmesi kapsamında hava araçlarının bir tanımı yapılmamıştır. Bu halde uluslararası bir uyumsuzluk söz konusu olduğunda hava aracı niteliğinin ulusal mevzuata göre belirlenmesi uyumsuzluk yaşanan iki ülkenin bu konuda farklı düzenlemelere sahip olmasıyla uygulanacak hukuk kapsamında uluslararası hukukta uygulanacak hukukun belirlenmesi düzenlemeleri gündeme gelir. (Sınırlı

B. HAVA ARACININ UNSURLARI

1. Havalanabilme

Havalanma fiili sözlük anlamı yerden ayrılarak göğe yükselmek şeklinde tanımlanır. Bunun yanında bir şeyin hava akımıyla yer değiştirmesi de havalanmak kavramını karşılayan bir anlamdır. Bir kâğıt parçası da esen rüzgarla yerden havalanarak birkaç metrelik bir uçuş deneyimini gerçekleştirebilir. Doktrinde bu kavramı uzun uzun açıklayan; bir pistten hareket etme, kalkış mesafesini gerektirme, bu faaliyet akabinde bir irtifa kat etme gibi sayılan gereklilikler¹⁸ çok tutarlı olsalar dahi, söz konusu sözcüğün anlamı bakımından bir kısıtlama getirecek şekilde yorumlanmamalıdır. Nitekim havalanma farklı şekillerde gerçekleşebilir. Her hava aracı farklı yöntemlerle havalanır: Balonlar, zeplinler ve helikopterler dikey kalkış yapar, planörler oto-vinç yardımıyla çekilip süratlendirilerek kalkışlarını gerçekleştirirler¹⁹.

Havalanma faaliyetinin nasıl bir yöntemle gerçekleştiği; hava aracının bir insan, bir kumanda ya da başka bir araç vasıtasıyla havalandırılıyor oluşu önem teşkil etmez²⁰. Söz konusu araç havalanabilme faaliyetini yerine getirebildiği durumda TSHK.m.3/b kapsamında yer alan tanıma ilişkin ilk ölçütü karşılıyor demektir.

sayma yöntemi ile hava aracını belirleyen sistem “Subjektif sistem” olarak adlandırılırken, birtakım özellikleri taşımakla hava aracı niteliğinin kazandığı sistemler: “Objektif sistem” olarak adlandırılmaktadır.) Bkz: GÖLCÜKLÜ, İlyas, *Hava Hukuku*, İstanbul, 2018, s. 36.

¹⁸ AKKURT, s. 64.

¹⁹ Bkz: <http://www.kokpit.aero/su-planor-dedikleri-2?writer=32> (E.T: 09.01.2019).

²⁰ İŞGÜZAR, Hasan, *Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Sivil Hava Aracı İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu*, Ankara, 2003, s. 62.

2. Havada Seyredebilme

TSHK kapsamında bir aracın hava aracı sayılabilmesinin bir diğerk koşulu havada seyredebilme olarak sayılmıştır (TSHK.m.3/b). Bu nedenle bir aracın hava aracı olarak nitelendirilebilmesi için havalanabilme özelliğinin yanı sıra havada seyredebilme özelliğini de haiz olması gerekmektedir²¹. Havada seyredebilmek kavramıyla esas olarak anlatılmak istenen uçmak fiilidir. Fakat önemli olan uçuş fiilinin kontrollü olarak meydana getirilebiliyor olmasıdır. Uçma fiili havada gerçekleşebileceği gibi uzayda da gerçekleşebilir, ancak bu durumda havacılık hukukunun kapsamında yer almaz²². Bu nedenle hava ile kastedilen alanı dar yorumlayarak atmosfer alanıyla sınırlı kalan uçuşlar bakımından bu değerlendirmeyi yapmak, bu çalışma açısından yeterli olacaktır. Uzay taşımacılığında kullanılan roketlerin hava hukuku alanında, yolcu ya da yük taşıma faaliyetlerinde kullanılabilmesi ve böylece hava aracı görünümünü kazanabilmesi mümkün olabilir²³, fakat bugün için uzay araçlarına ayrılan kullanım alanı bu araçların hava aracı olarak değerlendirilmesine engel olur.

Havada seyredebilme faaliyetini gerçekleştiren araç bir hava aracı olmalıdır. Aracın hava aracı olarak değerlendirilmesini sağlayacak bu hareketi gerçekleştirdiğini ispatlayan temel ölçüt, hareketin “kontrol edilebilir nitelikte” olmasıdır. Paraşütün²⁴, öylece havada süzölen bir kâğıt uçağın ya da mancınıktan fırlatılan bir taşın havada

²¹ İŞGÜZAR, s. 63.

²² ÜLGEN, Hüseyin, *Hava Taşıma Sözleşmesi*, Ankara, 1987, s. 1.

²³ GÖLCÜKLÜ, s. 37. Böylece havayolu ile gerçekleştiğinde dahi uzun saatler boyunca süren yolculuklar çok daha kısa sürede gerçekleştirilebilecektir.

²⁴ Örneğın paraşüt havada seyreden bir araçtan ya da yeryüzünde sabit yüksek bir noktadan bırakılmak suretiyle havalansa da havada gerçekleştirdiği hareket sürekli bir düşme eğilimindedir. Bu nedenle bu hareket havada seyredebilme kapsamında değerlendirilmemiştir.

seyredebilme faaliyetini gerçekleştirdiğinden bahsedilemeyecektir²⁵. Bunun yanında kontrollü bir şekilde havada seyredebilen teleferiğin de hava aracı olduğundan bahsedilemeyecektir çünkü bu aracın havalanabilme yetisi ve devamında havada seyretme hareketi yerle bütünleşik bir parçanın etkisiyle meydana gelmektedir²⁶.

Havalanabilme ve havada seyredebilme kavramlarının hava aracı olarak nitelendirmediğimiz birtakım araçlar tarafından gerçekleştirilebilmesine karşın kimi araçlar da hava aracı olmadığı halde hava taşıma faaliyetleri kapsamına dahil olurlar²⁷. Örneğin karada yapılan ancak hava taşıma faaliyetine yardım etmeyi amaçlayan taşıma faaliyetleri, asıl borca bağlı yan edim faaliyetleri olacağından hava taşıma sözleşmeleri kapsamında hüküm ve sonuçlarını doğurmaktadır. Bu gibi yardım faaliyetleri ilerleyen bölümlerde yer alan karma kombine, “*multimodal taşıma*²⁸” kapsamında sayılmazlar. Bu taşımalar 1980 tarihinde “*Birleşmiş Milletler Multimodal Transport Konvansiyonu*”nda tanımlanmıştır²⁹.

²⁵ **AKKURT**, s. 66.

²⁶ **ÜLGEN**, s. 2.

²⁷ **ÜLGEN**, s. 2.

²⁸ Multimodal taşıma taşıyıcının iki farklı taşıma yöntemi kullandığı taşımalar. Bkz. **EFTESTØL-WILHELMSSON**, Ellen, “EU Intermodal Transport and Carrier Liability- Content and Context”, *Helsinki Legal Studies Research Paper Series, Paper No. 15, Scandinavian Institute of Maritime Law*, 2007, s. 134, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2001905 , (E.T: 13.04.2020).

²⁹ **BARBANOVA**, Krystyna, “Türkiye İhracatında Multimodal Taşımacılık”, *Anadolu Bil Meslek Yüksekokulu Dergisi*, S. 41, 2016, s. 3, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/749710> (E.T: 05.05.2020.) Ayrıntılı bilgi için bkz. **ARKAN**, Sabih, “24.5.1980 Tarihli Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerinde Bir İnceleme”, *BATİDER*, C. 11, S. 3, Haziran 1982, s. 27 vd. <https://www.jurix.com.tr/article/6261> (E.T: 05.05.2020).

3. Sivil Nitelikte Olma

Hava araçlarının havalanabilme ve havada seyredibilme özellikleri ile tanımlanmalarının ardından bu araçlara uygulanacak hukukun belirlenmesi aracın sivil nitelikte olup olmadığına bağlanmıştır. TSHK m. 3/c’de “*devlet hava aracı*” tanımına yer verilmiştir. Aynı kanun devlet hava araçlarını aksine hüküm bulunmadığı sürece uygulama alanının dışında tutmuştur³⁰. Devletin birtakım kamu hizmetlerine özgüleyerek kullandığı hava araçları dışında kalan tüm hava araçları sivil hava aracı niteliğindedir³¹. Şikago Konvansiyonu, Varşova/Lahey Konvansiyonu ve Montreal Konvansiyonu sivil hava araçlarına uygulanmak üzere oluşturulmuşlardır.

III. HAVA ARACI KAZA VE OLAYLARI

Havacılık faaliyetlerinin gerçekleşmesi esnasında uyuşmazlık konusu olarak karşılaşılabilecek en yaygın durumlardan biri de can veya mal kayıplarıyla sonuçlanabilen kazalardır. Sivil hava aracı kazalarına ilişkin Türk Hukukunda yer alan düzenleme ise tanımlama eksiklikleri barındırması nedeniyle eleştirilmektedir. TSHK birinci kısım ikinci bölümünde düzenlenen “*Sivil Hava Aracı Kazaları*” tanımlamaya ilişkin eksikler içermektedir. Bu düzenleme kapsamında kanunu yorumlayacak merciinin sağlıklı şekilde karar verebilmesi için “*kaza*” kavramının yeterince açık tanımlanması gerekmektedir. Kanun’da ise kazanın tanımına yer verilememiştir. 1944 tarihli Şikago

³⁰ İŞGÜZAR, s. 64.

³¹ AKKURT, s. 67.

Sözleşmesi'nin eklerinden olan ICAO Annex 13'te yer alan tanımlamalarda kaza tanımına ve bunun yanında olay ve ciddi olay tanımlamalarına yer verilmiştir³².

Hava aracı kaza ve olayları taşıyıcının tazminat sorumluluğunun doğmasına neden olmaktadır. Bu tür kaza ve olayların hukuki uyuşmazlığa konu olması durumunda görevli mahkemenin tayinine ilişkin yapılacak açıklamalar bakımından bu kavramları tanımlamak gerekmektedir. Montreal Sözleşmesi m. 17/1'de yolcunun ölümüne ya da yaralanmasına yol açan kazalardan; bunun yanında bagaja ilişkin açıklamaların yer aldığı m. 17/2'de tahribe, kayba ya da zarara neden olan olaylardan bahsedilmiştir. Montreal sözleşmesinin ilgili maddesi kapsamında kazanın hava aracında ya da hava aracına yapılan bir yükleme ya da boşaltma işlemi esnasında gerçekleşmiş olması şartı aranmıştır.

Kaza ve olay kavramlarının mücbir sebep ile farklarına dikkat çekmekte yarar vardır. Kaza halinde taşıyıcının sorumluluğu düzenlenmişken, mücbir sebep taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran bir neden olarak karşımıza çıkmaktadır³³.

Sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından en güncel anlamda taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen Montreal Sözleşmesi, taşıyıcının bir kaza sonucunda ya da kazadan başka bir sebeple meydana gelen sözleşmeye aykırılıklardan doğan sorumluluğunu inceler³⁴. Kaza tek başına bu sorumluluğun kaynağını oluşturmasa da uyuşmazlık konusu olaya sebep olabilecek temel faktörlerden biridir. Hava aracı kaza ve olaylarının uluslararası sözleşmeler bakımından sorumluluk doğurabilmeleri bir hasar meydana getirmeleri durumunda olur. Bu, ölüm ya da bedensel zarar olabileceği gibi

³² **FIRAT**, Nuri Can, Havayolu Kazalarından Doğan Kanunlar İhtilafı, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ankara, 2010, s. 23.

³³ **FIRAT**, s. 24.

³⁴ **GÖLCÜKLÜ**, s. 71.

gecikmeden kaynaklanan bir zarar ya da bagajın zarar görmesi, yok olması, kaybolması ya da gecikmesi gibi bir zarar da olabilir³⁵.

§ 2. HAVACILIK HUKUKUNUN KAPSAMI

I. HAVACILIK HUKUKUNUN TANIMI

Havacılık hukuku, hava sözcüğünü ihtiva etmesiyle hava hukuku olarak kavramlaşma düşüncesini beraberinde getirir. Doktrinde de hava hukuku ve havacılık hukuku terimlerinin birbirinden farklılığını içeren açıklamalar mevcuttur. Söz konusu alana uygulanacak bir hukuk sistemi geliştirilmesi gerekliliği bu alanda faaliyet gösterilmesinden ileri gelir. Bu alanda gösterilen faaliyetlerin kapsamını ve niteliğini belirlemek ve tanımak doğru terimi bulmada yarar sağlayacaktır³⁶.

Hava sözcüğüne yüklenen anlam dünyanın etrafını çevreleyen gaz tabakası olarak açıklandığı takdirde³⁷ havanın bitmesi ve uzayın başlaması durumundan bahsetmek gerekir. Hava, dünyayı saran gaz bulutu olarak tanımlanan atmosfer kavramını karşılayan bir nitelik kazandığında; atmosfer ve uzay hakkında bilim adamları tarafında gözetilen ayırım, hava ve uzay hukukunun da iki ayrı disiplini oluşturmasına neden olur. Bu ayırımın aksini iddia eden, hava ve uzay sınırlarının belirsizliği ve bu alanda yürütülen faaliyetlerin devamlılık teşkil edebilirliğini öne sürerek bu iki hukuk sisteminin bir arada olduğu bir hukuki rejimi makul bulan yaklaşımlar da mevcuttur³⁸. Baskın görüş ve yapılan araştırma

³⁵ ÖZTÜRK, s. 39- 40, GÖLCÜKLÜ, s. 186.

³⁶ GÜNDÜZ, Aslan, *Milletlerarası Hukuk*, 2014, İstanbul, s. 411.

³⁷ AKİPEK, Ömer İlhan, *Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımında Durumu*, Ankara, 1959, s. 11; SORGUCU, s. 5.

³⁸ COOPER, Cobb John, "Aerospace Law- Subject Matter and Terminology", *Journal of Air Law and Commerce*, V. 29, I. 2, 1963, s. 89,

ve incelemeler, uygulanan mevzuat kapsamında hava ve uzay hukuku iki ayrı rejimi oluşturmuş, farklı uluslararası anlaşmalarla düzenlenmiştir³⁹.

Hava hukuku ve havacılık hukuku terimleri de farklı değerlendirmelere konu edilmişlerdir. Doktrin son yıllarda hava hukuku ve havacılık hukuku şeklinde bir ayrıma giderek yıllardır süregelen hava hukukunun kapsamını daraltma uğraşını bir kenara bırakıp burada aranan belirli birtakım faaliyetlerle sınırlanmış tanımlamayı havacılık hukuku üzerinden yapmaktadır. Havaya ilişkin en geniş kullanım alanı ve faaliyetler bütününe kapsamına alan terim hava hukuku olarak karşımıza çıkarken⁴⁰, havacılık hukuku terimiyle havacılık faaliyetlerini karşılayan bir kavrama işaret edilmek istenmiştir⁴¹. Havacılık faaliyetlerine ilişkin düzenlemeleri içeren havacılık hukuku çalışmaları da ikili bir ayrımı barındırır. Bu ayrım faaliyetlerin niteliği göz önünde bulundurularak askeri ve sivil havacılık olarak karşımıza çıkar. Askeri alanda yapılan havacılık faaliyetlerinin dışında kalan tüm havacılık faaliyetleri sivil havacılık kapsamında değerlendirilir.

Bir faaliyetin havada gerçekleşiyor oluşu, doğrudan onun havacılık hukukunun kapsamına gireceği sonucunu doğurmaz. Telefon ve telsiz dalgaları her ne kadar havada seyrediyor olsalar da bu kapsamda yürütülen faaliyetler havacılık hukuku kapsamında

<https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3174&context=jalc> (E.T: 04.01.2019)

; **BAL**, Ali, “Hava- Uzay Araçlarının (Aerospacecraft) Hukuki Rejimi”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 15, Özel S., 2013, 2014, s. 1468.

³⁹ **BAL**, s. 1469; **ERDEM**, Merve, *Uzayın ve Uzay Faaliyetlerinin Hukuki Rejimi*, Ankara, 2014, s. 8.

⁴⁰ **BİLSEL**, Cemil, *Milletlerarası Hava Hukuku Cilt 1*, İstanbul, 1948, s. 3. (Bu tarif Profesör *Charles de Visscher*'den aktarılmış, fakat *Bilsel* hava hukuku terimine böyle geniş bir anlam yüklenmesine karşı çıkmış, hava hukukuna ilişkin belirli faaliyetleri içerip belirli faaliyetleri dışlayan bir tanım yapmıştır.); **ÇAĞA**, Tahir, *Hava Hukuku Cilt 1*, İstanbul, 1963, s. 1; **GÜNEL**, Reşat Volkan, “*Açık Semalar*” *Antlaşmaları Sürecinde Uluslararası Havacılık Hukuku (Eleştirel Yaklaşım)*, 2010, Ankara, s. 9.

⁴¹ **GÜNDÜZ**, s. 411.

değerlendirilmezler⁴². Havada gerçekleşen haberleşme, elektrik dalgaları ile makinelerin işletilmesi, meteoroloji faaliyetleri yapılan tanımlamalar neticesinde hava hukuku kapsamında sayılsalar bile, devletlerin akdettikleri uluslararası anlaşmalar kapsamında havaya ilişkin bir hukuk sisteminin oluştuğu göz önünde bulundurulursa bu sistemde yer bulmamaktadırlar.

Hava hukuku ya da havacılık hukuku her ne şekilde tanımlanırsa tanımlansın; bu alana ilişkin sorunlarda işaret ettiği hukuki çözümleri sunduğu alanla var olur. Bu eser sivil havacılık faaliyetleri kapsamında sivil havayolu araçları ile yolcu taşımacılığı faaliyetlerindeki uyuşmazlıklarda tüketici hukukunun uygulama alanı bulmasını konu almaktadır. Bu kapsamda hava hukuku ve havacılık hukuku, uzay araçları ve hava araçlarına uygulanacak hukuk ayrımlarının belirlenmesi ve değerlendirilmesinin önemi, bu eser kapsamında, söz konusu faaliyetlerde süjenin tüketici olması noktasında önem taşır. Uzay araçları ile yapılan turistik gezilerin söz konusu olabileceği bir zamanda yaşadığımızdan, tüketicinin hava ya da uzay aracında hukuki sorunlarla karşılaşması ve bunlar kapsamında başvuracağı hukuki koruma metotlarının en doğru biçimde

⁴² **BİLSEL**, s. 4; **BELBEZ**, Hikmet, “Hava Hukuku Konusu ve Mahiyeti”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C. 1, S. 4, 1943, s. 744, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/355/3705.pdf> (E.T: 12.01.2019); burada yazar bu faaliyetleri “hava hukuku”nun kapsamı dışında bırakmıştır. Bu durum yukarıda yer alan, hava ve havacılık hukukunun ayrımı ortaya konarken havada gerçekleşen tüm olaylara hava hukukunun uygulanacağı ifadesiyle çelişebilir. Fakat söz konusu yazıda hava hukuku, sadece uçuş, dolayısıyla, hava araçlarıyla yapılan seyrüseferler kapsamında ortaya çıkan hukuk olarak tanımlanmaktadır. Bu da aslında diğer görüşlerdeki havacılık hukuku tanımına işaret eder, bkz: **GÜNDÜZ**, s. 441, **GÜNEL**, s. 11; Bu kapsamda yazar da açıklamalarının devamında bu ayrıma yer vermiş ve *Zollmann, Lupton* gibi yazarların bu faaliyetleri de hava hukuku kapsamına aldıklarına ve bunlar haricinde havacılık faaliyetleriyle anlam kazanan dar anlamda hava hukuku terimine havacılık hukuku, hava ulaştırma hukuku gibi adlandırmalar yapıldığına da değinmiştir (**GÜNEL**, s. 16).

belirlenebilmesi açısından bu ayrımların net bir şekilde ortaya konularak açıklanması kaçınılmazdır.

Büyük ölçüde sivil havacılık kapsamındaki faaliyetleri inceleyeceğimizden, bu faaliyetleri belirtmek faydalı olacaktır. Buna göre sivil havacılık kapsamında karşılaşılabilecek faaliyetler, hava araçları vasıtasıyla ulaşım ve bu araçların işletilmesi faaliyetleri, hava araçlarının imal edilmesi ve bakım onarımının sağlanması faaliyetleri, havaalanlarının yapımı ve işletilmesine yönelik faaliyetler ve bunlara ilişkin yer hizmetleri, bu kapsamda karşılaşılabilecek çevresel sorunlara yönelik koruma faaliyetleri, haberleşme, hava trafik düzenlemeleri ve seyrüsefer faaliyetleri olarak sayılabilir⁴³. Bu faaliyetler çeşitli hukuk dalları ile ilişkilidirler. Örneğin hava sahasının kapsamı ve devletlerin bu saha üzerinde egemenlik kurması yönüyle uluslararası kamu hukukuna ilişkin düzenlemeler uygulama alanı bulur. Yine taşımacılık faaliyeti kapsamında ticari birtakım uygulamalar gündeme geleceğinden, Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan taşımacılık faaliyetine ilişkin düzenlemelerin uygulanması gündeme gelir. Böylece havacılık hukuku her ne kadar yerel ve ulusal mevzuatlar çerçevesinde düzenlenmiş de olsa bu faaliyet kapsamında etkilenen alana uygulanacak hukuk göz önüne alındığında diğer mevzuatların da uygulama alanı bulacağı açıkça görülebilir.

⁴³ GÜNEL, s. 11.

II. HAVACILIK HUKUKUNUN ÖZELLİKLERİ

A. HAVACILIK HUKUKUNUN ÖZERKLİĞİ

Hukukun çok geniş bir alanda varlık göstermesi nedeniyle kamu hukuku özel hukuk ayırımına gidilmiştir; ancak varlığını bu iki hukuk sistemi içinde birden gösterebilen hukuk dalları mevcuttur⁴⁴.

Havacılık hukuku da bu anlamda hem kamu hukuku hem de özel hukuk içinde değerlendirilebilecek uygulama alanlarına sahiptir. Burada gündeme gelen bir tartışmaya göre; hava hukukunun devletlerin hava sahası üzerindeki egemenlik yetkileri göz önünde bulundurularak uluslararası hukukun kapsamında değerlendirilmesini gerektiğini savunan bir görüş⁴⁵ ve hava hukukuna ilişkin kamu hukuku ve özel hukuk ayırımı yapılamayacağını savunan görüşler⁴⁶ mevcuttur. Bunun yanında hava hukukunun hukuk sistemi içinde ayrı bir yere sahip olmadığı, hukuk sisteminin bu ayrılmış dallarından pek çoğu kapsamında düzenlemeler içeren bir hukuk sistemi olduğu bir diğer görüşçe ifade edilmektedir⁴⁷.

⁴⁴ **GÖZLER**, Kemal, *Hukuka Giriş*, Bursa, 2013, s. 69; **GÖZÜBÜYÜK**, Şeref, *Hukuka Giriş ve Hukukun Temel Kavramları*, Ankara, 2020, s. 25.

⁴⁵ **GÜNEL**, s. 17.

⁴⁶ Bu görüşleri savunan yazarları “müellifler” olarak değerlendiren *Çağa* hava hukukunun kişiler arasında doğacak uyuşmazlıklar kapsamında özel hukukun kapsamında girebileceğini kabul etmekle beraber bu halde dahi kamu hukukundan bağımsız olarak değerlendirilemeyeceğini savunmuştur. *Çağa*’nın eserinde bu müelliflere “*Riese*, s. 14 ve “*Göknil 21/22 ve orada zikredilen diğer müellifler*” olarak yer verilmiştir (**ÇAĞA**, s. 7).

⁴⁷ **GEMİCİ**, Eser/ **YEŞİLLER**, Mehmet, “Hava Hukukunun Hukuk Düzeni İçerisindeki Yeri, Yapısı ve Özellikleri”, *Journal of Aviation*, 2017, C. 2. S. 1, s. 145, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/386312> (E.T: 25.01. 2019), s. 147.

İtalya’da II Codice della Navigazione adlı kanunla deniz hukukuna ve hava hukukuna ilişkin hükümler birlikte ayrı bir kitap olarak düzenlenmiştir. Havacılık hukukunun özerkliği ve bunun karşıt görüşü açıklanırken bu iki düşüncenin bir denge içerisinde tutulması gerektiği savunulmuştur⁴⁸. Böylece havacılık hukuku bu sektörün talep ettikleri ve kendine has karakteri göz önünde bulundurulduğunda özel bir alan kapsamındadır. Öte yandan hava hukukunun genel hukuk dallarından soyutlanması ve ayrı bir hukuk dalı olarak bağımsız ve özerk olarak var olması pek mümkün görünmemektedir. Bu nedenle en makul görüş bu hukuk dalını tüm bu diğer hukuk dallarıyla ilişkisi ölçüsünde kabul etmek ve bir bütün halinde değerlendirmek olur⁴⁹.

Tüm bu değerlendirmeler kapsamında hava hukukunun özerkliğine ilişkin şu açıklamayı yapmak mümkündür: Havacılık hukuku kendini var eden uluslararası anlaşmalar ve ulusal kanun ve yönetmeliklerin yanı sıra bu düzenlemelerle uyumlu olacak şekilde ilişkili olduğu diğer hukuk sistemlerinin de kaynak ve hükümlerinden yararlanmalıdır. Sivil havacılık sistemini oluşturan alanlardan biri olan yer tesislerinden birinde çalışan işçiler için iş hukuku hükümleri (İş Kanunu m.4) (havada çalışan işçiler ise Borçlar Kanunu’nun genel hükümlerine tâbi olmaktadır); sivil havayolu yolcu taşımacılığının süjesi olan tüketici için Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun uygulama alanı bulacaktır.

⁴⁸ **GEMİCİ/ YEŞİLLER**, (Hava Hukukunun Özellikleri), s. 147.

⁴⁹ **HAVEL**, Brian. F./ **SANCHEZ**, Gabriel S., “The Principles and Practice of International Aviation Law”, *The American Journal of International Law*, Vol. 110 (1), 2016, (**DEMPSEY**, Stephen Paul Review American Society of International Law, 2017, s. 160’ dan naklen),

[https://www.cambridge.org/core/journals/american-journal-of-international-law/article/principles-and-practice-of-international-aviation-law-by-havel-brian-f-and-sanchez-gabriel-s-cambridge-new-york-cambridge-university-press-2014-pp-xvii-444-index-125-cloth-4999-](https://www.cambridge.org/core/journals/american-journal-of-international-law/article/principles-and-practice-of-international-aviation-law-by-havel-brian-f-and-sanchez-gabriel-s-cambridge-new-york-cambridge-university-press-2014-pp-xvii-444-index-125-cloth-4999-paper/641A3BC7A7404DF35F4BE84BA417C657)

[paper/641A3BC7A7404DF35F4BE84BA417C657](https://www.cambridge.org/core/journals/american-journal-of-international-law/article/principles-and-practice-of-international-aviation-law-by-havel-brian-f-and-sanchez-gabriel-s-cambridge-new-york-cambridge-university-press-2014-pp-xvii-444-index-125-cloth-4999-paper/641A3BC7A7404DF35F4BE84BA417C657) (E.T:06.02.2019); **GEMİCİ/ YEŞİLLER**, (Hava Hukukunun Özellikleri), s. 147.

B. HAVACILIK HUKUKUNUN POLİTİK YAPISI

Havacılık hukukunun diğer hukuk dallarından farklılaşmasının en önemli nedeni bu hukukun politik yanı olarak görülebilir. Hukuk kuralları içlerine doğdukları sosyo-politik yapının birer parçasıdır. Bu yapıdan izler, etkiler taşır; hatta çoğu zaman bu yapının ihtiyaçlarını karşılamak üzere oluşturulurlar. Politik yapının havacılık hukukuna çok büyük ölçüde etki edebilmesinin nedeni esasında hava hukukundan kaynaklanabilecek tehdit ve tehlikelerden ileri gelir. Savaş zamanlarında havacılık faaliyetleri büyük devrimlere yol açmış ve bu alanda faaliyet gösteren devletleri çok avantajlı hale getirmiştir.

20. yüzyıl sivil havacılığın bu anlamda ekonomik pazarlık ve politik bir baskı aygıtı olarak kullanıldığı bir dönemdir. Sivil havacılık, ekonomik, stratejik ve politik olarak ülkelerin dış politika araçlarından biri haline gelmiştir. Özellikle havacılığın kamu hukuku bakımından etkileri göz önünde bulundurulduğunda, hava sahalarının ve hava araçlarının niteliği gereği ülkelerin iç ve dış emniyetleri bakımından büyük önem arz ettiği görülecektir. Öte yandan ekonomik anlamda da hava hukukunun ülkelerin ekonomileri için büyük anlamı vardır⁵⁰. Devletlerin havadaki hakimiyeti, bu anlamda olması beklenen uluslararası rekabet ve regülasyon düzenlemeleri ve sivil havacılık anlamında yapılmış uluslararası anlaşmalar devletlerin birbirleri ile ilişkiler kurmalarını gerektirmiştir. Bugün var olan EASA (*European Aviation Safety Agency*), ICAO gibi kuruluşlar da kurulan bu politik etkileşimlerin birer ürünü olarak ortaya çıkmışlardır.

⁵⁰ FIRAT, s. 16.

C. HAVACILIK HUKUKUNUN ULUSLARARASI NİTELİĞİ

Küreselleşme kavramının ortaya çıkmasıyla ülkeler arasındaki sınırlar geçirgen bir görünüm kazanmışlardır. Bu sayede pek çok şirket küresel nitelik kazanmış ve dünya sınırları olmayan bir pazara dönüşmüştür⁵¹. Sivil havacılık da küreselleşme açısından büyük bir fayda getirmiştir. Böylece geçirgenliği haiz olan sınırları hızla geçmek, canlı ve cansız varlıkların dünyanın her yerine ulaştırılabilmesi mümkün olmuştur.

Her ne kadar sivil havacılık faaliyetleriyle küreselleşmenin önü açılmış olsa da, süreç içinde sivil havacılık bakımından da küreselleşmenin etkilerini daha yoğun görme ihtiyacı gündeme gelmiştir. Nitekim Şikago sözleşmesinin temel amacı devletler arası güvenlik ve barış olarak tanımlanırken⁵², korumayı öngördüğü ilkelere biri de fırsat eşitliği ilkesidir. Bunun nedeni bu sözleşmenin imzalandığı ortam göz önüne alındığında kolaylıkla anlaşılabilir: Dünya savaşlarının etkisiyle bu sözleşmenin imzalanmasına gerek duyulmuştur. Sözleşmeyle devletlerin egemenlik hakları açıklanmış ve sözleşmeye uluslararası bir nitelik kazandırmaktan bir anlamda kaçınılmıştır. Şikago sözleşmesinin imzalanmasından bugüne kadar geçen 70 yılı aşkın zamanda bu ilkenin rekabet ve regülasyon gereksinimleri ışığında yeniden anlamlandırılması ihtiyacı gündeme gelmiştir⁵³. Bu ihtiyaç her geçen gün ekonomik ve teknolojik gelişmelerin etkisiyle artmaktadır.

Sivil havacılık faaliyetlerinin uluslararası niteliği dünyanın her yerine ulaşım sağlamada getirdiği kolaylık ile sınırlı değildir. Havacılık faaliyetleri teknik özellikleri ve

⁵¹ **HEYWOOD**, Andrew, *Siyasi İdeolojiler*, Ankara, 2013, s. 38.

⁵² **COOPER**, Cobb John, "The Chicago Convention – After Twent Years", *University of Miami Law School Institutional Repository*, V. 19, I. 3, 1965, s. 333,

<https://repository.law.miami.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3176&context=umlr> (E.T: 06.02.2019).

⁵³ **LYKOTRAFITI**, Antigoni, "Liberalisation of International Civil Aviation- Charting The Legal Flightpath", *Transport Policy*, V. 43, 2015, s. 85.

emniyete ilişkin nitelikleri gereği de uluslararası bir görünüm kazanmaktadırlar⁵⁴. Yine uluslararası seferlerde elde edilen gelirlerin yurt içi uçuşlarından çok daha fazla olması⁵⁵, bir uçuş esnasında pek çok ülkenin hava sahasından geçme mecburiyeti de uluslararası görünüm kapsamındadır⁵⁶.

Sivil havacılığın niteliği gereği uluslararası olmaması düşünülemez ancak buna ilişkin koruyucu önlemler içeren uluslararası anlaşmalar bu uluslararası niteliğin etkilerinin devletler arasında karmaşıklaşmasına yol açmaktadır. Devletlerin kendi aralarında yaptıkları iki taraflı anlaşmalarla birbirlerine hak ve yükümlülükler tanımlamaları da bu durumu örneklendirmektedir⁵⁷.

D. HAVACILIKTA İNSAN FAKTÖRÜ

Havacılık hukukunu tanımlayabilmek için havacılık tarihini ve hava araçlarının gelişimini aktarmak yeterli olmaz. Nitekim hukuku yaratan ve bunun yaptırımlarından etkilenen insandır. Sadece hukuk alanında değil bütün sektörlerde insan unsuru en önemli değeri teşkil eder⁵⁸. Bu anlamda insanı değerlendirmeye yönelik çeşitli görüşler ileri sürülmüştür. Bu görüşleri anlamlandırmak tüketici hukuku bakımından da oldukça faydalıdır, çünkü insan bu çalışma kapsamında sivil havayolu ile yolcu taşıma sözleşmesi yapan bir tüketici olarak karşımıza çıkar. Böylece insanın bu aşamadaki yerini anlamak ve motivasyon kaynaklarının neler olduğunu açıklayarak bunlara Tüketicinin Korunması

⁵⁴ **FIRAT**, s. 19.

⁵⁵ **GEMİCİ/YEŞİLLER**, (Hava Hukukunun Özellikleri), s. 149.

⁵⁶ **GEMİCİ/YEŞİLLER**, (Hava Hukukunun Özellikleri), s. 149.

⁵⁷ **LYKOTRAFITI**, s. 87.

⁵⁸ **GÜREL**, Timuçin, “Havacılıkta İnsan Faktörü”, in **ATLI**, Veysel/ **GÜNEY**, Kerim, (ed.), *Uluslararası Katılımlı Kayseri IV. Havacılık Sempozyumu*, Kayseri, 2002, s. 68.

Hakkında Kanun'da yer verildiği hali ile değinmek de bu çalışma kapsamında büyük önem arz eder.

Dönemsel olarak kuruluşlar için insanın anlamı değerlendirilmek istendiğinde bunun üç farklı anlayış çerçevesinde yapıldığı görülebilir. İlk anlayış klasik anlayıştır. Bu anlayış kapsamında insan ekonomik faaliyetlerle güdülenen pasif bir varlık olarak değerlendirilir. İkinci anlayış neo-klasik anlayıştır. Bu anlayış insanı sosyal bir varlık olarak tanımlar. Böylece insanı güdüleyen faaliyetler de psikolojik ve sosyal faaliyetler olarak bu anlayış kapsamında karşımıza çıkmaktadır. Üçüncü anlayış kapsamında ise insan yetenekleri ve başarılarıyla motive edilmesi gereken bir değer olarak görülmektedir. Burada artık insanın aklını ve duygularını etkileyebilmek önem kazanır⁵⁹.

Havacılık sektörü kapsamında varlık gösteren tüketim faaliyetlerinin rekabeti söz konusu olduğunda bunu belirleyen 5 unsur karşımıza çıkar. Bunlar kullanılan makineler, yine kullanılan yöntem, malzeme, çevre ve insan olarak belirlenir⁶⁰. Bu 5 unsur içinde değişkenliği en fazla olan değer insandır. *Tom Peters* insanlar için şöyle bir değerlendirme yapmıştır: "*Deli gibi koşuyorlar ve hızla yön değiştiriyorlar.*". Havacılık sektörünün bir hizmet sektörü olması, hizmet sektörünü diğer sektörlerden ayıran özelliklerden biri olan müşterinin sürece dahil oluşunu göz önünde bulundurmaya gerektirir⁶¹. Bu anlamda tüketici hukukunda uygulama alanı bulan, insanı kazanmaya yönelik reklamcılık faaliyetlerini havacılık sektörünün uygulaması kaçınılmazdır. Demektir ki havacılık faaliyetleri insana, tüketiciye yönelen her türlü araçla yönelecek ve bu durumlar için de Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun uygulama alanı bulacaktır.

⁵⁹ GÜREL, s. 68.

⁶⁰ GÜREL, s. 68.

⁶¹ GÜREL, s. 69.

III. HAVACILIK HUKUKUNUN DİĞER HUKUK DALLARIYLA İLİŞKİSİ

A. GENEL OLARAK

Hava hukuku, kamu hukuku alanında, özel hukuk alanında, ulusal ya da uluslararası bağlamda yapılacak birçok düzenlemenin konusunu oluşturabilir⁶². Bunun yanında havacılık hukuku kendisi gibi ayrı bir disiplin oluşturan bazı hukuk dallarıyla da ilişki içindedir.

Hava hukukunun doğumu onun hava özel hukuku ve hava kamu hukuku olarak ikiye bölünmesine sebebiyet verecek farklı kurallara bağlanmadan olmuştur⁶³. Fakat yine de havacılık hukuku bağlamında araştırma yapan kimselerin uzmanlık alanları nedeniyle bu hukuk dalının da özel hukukun ve kamu hukukunun dokunduğu farklı alanlarıyla incelenmesi kaçınılmaz olmuştur. Doktrin esas itibariyle hava hukukunu ayrı bir hukuk dalı olarak görmeye ve bunu özel hukuk ve kamu hukuku ayrımında bir yere yerleştirmemeye meyillidir. Fakat özel bir hukuk sistemi de olsa havacılık hukuku kendi içinde özel hukuka ve kamu hukukuna dokunan yönleriyle bu ikili ayırmadan uzak kalmaz⁶⁴.

Günel eserinde havacılık hukukunun diğer hukuk dalları ile ilişkisinin böyle bir ayrıma engel olacağını açıklar. Havacılık hukukunun hava sahasında tam ve münhasır egemenlik yetkisi bağlamında uluslararası hukukun kapsamına girdiğini, bunun

⁶² BELBEZ, s. 745.

⁶³ GÜNEL, s. 16.

⁶⁴ ÇAĞA, s. 5; GEMİCİ/ YEŞİLLER, (Hava Hukukunun Özellikleri), s. 145.

haricindeki hallerde ise devletler özel hukukunun ihtiyaç duyulduğu ölçüde uygulanabileceğini ileri sürer⁶⁵.

B. ULUSLARARASI KAMU HUKUKU – HAVACILIK HUKUKU İLİŞKİSİ

Hava araçlarının ortaya çıkması ve havada hareket kabiliyeti kazanılmasıyla insanın gökyüzünde de egemenlik kurabilir olması, bu egemenliğin yeryüzündeki yansımaları kapsamında birtakım tehlike ve tehditlerin varlığını gündeme getirmiştir⁶⁶. Yine bu kapsamda devletin kendi varlığını belli etmesi ve havadan gelebilecek saldırı ve güvenliği tehdit edici uygulamalara karşı birtakım koruyucu düzenlemelere ihtiyaç duyması kaçınılmazdır⁶⁷. Buna ilişkin düzenleme ve yaptırımlarla ihtiyaç duyulan hava hukuku, hava hukukunun kamu hukuku bağlamında görünümünü oluşturur.

Uluslararası hukukun kapsamı incelenecek olursa bu hukuk alanının asli kişisinin devletler olduğu görülür⁶⁸. Bu bağlamda bu hukuk dalı devletler arasındaki ilişkileri inceler ve ortaya koyar. Havacılık hukukunun bu hukuk dalı kapsamında varlığı da devletlerin yetkisinde olan birtakım düzenlemelerin yapılmasına ilişkin kural ve yöntemlerle görünüm kazanır⁶⁹. Bir devletin hava sahası içinde⁷⁰ uçuş yapma hakkını haiz olacak devletler ve bu devletlerin havayolu şirketlerine ve bu şirketlerin sayılarına ilişkin düzenlemeler; uçuş yapabilen havayolu şirketlerinin hava sahası boyunca izlemeleri gereken hat; sefer yapılacak frekansa, operasyona ve kapasiteye ilişkin bilgiler;

⁶⁵ GÜNEL, s. 19.

⁶⁶ BELBEZ, s. 743.

⁶⁷ BELBEZ, s. 743.

⁶⁸ SORGUCU, s. 16.

⁶⁹ GÜNEL, s. 17.

⁷⁰ Hava sahasının tanımı için bkz. AKİPEK, İlhan, s. 15.

rekabet kuralları çerçevesinde havayollarının uyması gereken maliyet düzenlemeleri; vergilendirme ve rekabet rejimlerine ilişkin düzenlemeler uluslararası kamu hukukuyla ilişkilendirilir⁷¹.

Bu başlık uluslararası hukuk ve havacılık hukuku ilişkisi, havacılık hukuku ve kamu hukuku ilişkisi şeklinde yapılan ayrımlarla daha detaylı olarak da incelenebilir. Böylece devletin kara ülkesi, iç ve kara sularının üstünde bulunan hava sahası kapsamında ulusal ve bunun dışında kalan alan için uluslararası değerlendirmeler yapmak mümkün olur. Esasında hava hukukunun uluslararası niteliği ulusal bir hava hukuku tanımı yapmayı işlevsiz ve kısır bir faaliyete dönüştürür. Bu nedenle bu ayrım ile ortaya konmak istenen devletlerin egemenlik çatışmaları kapsamında havacılık hukukunun sahip olduğu görünümüdür. Bunun sonucunda da devletlerin egemenlik, yetki ve sorumluluklarını açıklayan uluslararası anlaşmalar yapılmıştır. Bu anlaşmalar ilerleyen bölümde incelenecektir.

C. ÖZEL HUKUK – HAVACILIK HUKUKU İLİŞKİSİ

Havacılık hukuku devletlerin egemenlik alanı, vergilendirme, havayolu şirketleri ve havaalanları ile ilişkilere ilişkin düzenlemeler gibi durumların yanı sıra; özel hukuka konu teşkil edecek alanlarda da varlık gösterir. Hava araçlarının mülkiyetinin kazanılması, bu mülkiyete yönelen her türlü işlem (ipotek, kira gibi sözleşmelerle mülkiyetin sınırlandırılması), bu kapsamda yapılan taşımacılık sözleşmeleri, araçların işletilmesi, işletenin sorumluluğu, havayolu taşımacılığı sözleşmeleri kapsamında tarafların haiz olacakları hak ve yükümlülükler, bu kapsamda ortaya çıkan tüketici sıfatı gibi konularla özel hukuk düzenlemelerine uygulama alanı doğurur. Bu çalışma sivil havayolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinin bir tüketici işlemi oluşturması durumunu ve bu

⁷¹ GÜNEL, s. 17.

durumda Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un bu sözleşmelere nasıl uygulanacağını inceler ve açıklar. Dolayısıyla doğrudan doğruya havacılık hukuku ile özel hukukun ilişkili olduğu bir alanı ele alır. Çalışmanın tamamı bu iki hukuk alanı arasındaki ilişkiyi anlamak üzerinedir.

§ 3. UYGULANACAK MEVZUAT KAPSAMINDA SİVİL HAVACILIK HUKUKU

I. HAVACILIK HUKUKUNUN KAYNAKLARI

Havacılık hukukunun kaynakları, çok taraflı ya da iki taraflı anlaşmalardan, ulusal hukuktan, devletler ve havayolu şirketleri arasında yapılan anlaşmalardan, havayolu şirketlerinin birbirleri ile yaptıkları anlaşmalardan oluşmaktadır⁷². Bunların yanında uluslararası hukukun genel prensipleri de havacılık hukukunun kaynaklarından birini oluşturur. Yukarıda açıklandığı üzere diğer hukuk dalları da ilişkili olduğu ölçüde hava hukukuna kaynaklık eder.

Havayolu ile yapılacak taşımalara uygulanacak hükümlerin belirlenmesi gerektiğinde iç ve dış taşımalar ayrımı önem taşır⁷³. 14 Nisan 1983 tarihli Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda uygulanacak hükümler açıklanırken (m. 106) yurt içinde yapılacak taşımalara TSHK'de hüküm bulunmadığı takdirde Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşma hükümleri⁷⁴, bu anlaşmalarda da hüküm bulunmadığında ise TTK

⁷² **ÖZBEK GÜNER**, Meltem Deniz, *Türkiye'de Hava Taşıma Hukuku, Avrupa ve Türkiye'de Hava Hukuku Konusunda Son Gelişmeler*, İstanbul, 2010, s. 53.

⁷³ **ÜLGEN**, s. 5.

⁷⁴ "Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Konvansiyon (1999 Montreal Konvansiyonu) – Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Signed at Montreal, on 28 May 1999 (1999 Montreal Convention)", 26.03.2011 tarihinde

hükümleri uygulanacağı belirtilmiştir⁷⁵. TSHK kapsamında Kanun'da hüküm bulunmadığı hallerde uluslararası anlaşma hükümlerinin uygulama alanı bulacağı düzenlenmiştir. Ancak Montreal Sözleşmesinin uygulama koşullarına bakıldığında, bu sözleşme metni içerisinde yer alan düzenlemelerde, sözleşmenin uluslararası taşımalara ilişkin uygulama alanı bulacağına yer verildiği görülmektedir⁷⁶. Sözleşmenin uluslararası niteliği kapsamında uygulanabilirliği, iki farklı taraf devleti kastetmektedir. Yolcunun sözleşmenin tarafı olan ülkelerden birinden başka bir taraf ülkeye havayolu ile taşınması ve kalkış ile varış noktalarının aynı yer olması halinde, taraf olması önem arz etmeksizin bir başka ülkenin duraklama yeri olarak kabul edilmesi durumlarında Montreal Sözleşmesi uygulama alanı bulur (Montreal Sözleşmesi m.1/2).

TTK havayolu ile taşımacılığa ilişkin hükümleri çerçevesinde uygulanacağından bu Kanun'da hüküm bulunmadığında, genel hükümlerde (Türk Medeni Kanunu ve Türk Borçlar Kanunu'nda) yer alan sözleşmelere ilişkin hükümler uygulama alanı bulur. Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun'un uygulama alanı bulması ise bu kanunların birbirlerine yaptıkları göndermelerin dışında, doğrudan TKHK'den kaynaklanmaktadır. Yapılan sözleşmenin bir tüketici işlemi olması halinde bu kanun usul ve esas yönünden uygulama alanı bulmaktadır. Son olarak tarafların akdettikleri sözleşme hükümleri de özel hukuk prensipleri gereği iç ve dış taşımalarda uygulanacak hükümler kapsamındadır⁷⁷.

Türkiye'de yürürlüğe girmiştir; TSHK.m.106' da "*iç hat hava taşımalarına uygulanacak uluslararası antlaşma*" ifadesine yer verilmiştir. Bu ifadede uygulanacak uluslararası anlaşmadan öncelikli olarak Montreal Sözleşmesi anlaşılmaktadır.

⁷⁵ **AKKURT**, s. 129.

⁷⁶ **ÜLGEN**, s. 18; **GÖLCÜKLÜ**, s. 21.

⁷⁷ **KILIÇOĞLU**, Ahmet M., *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Ankara, 2020, s. 79, vd.

Dış taşımalar ise havayolu ile yurt dışına yapılan taşımalardır. Uyuşmazlık konusunu bir dış taşıma oluşturduğunda Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası taşımalar uygulama alanı bulur. 2010 yılında Montreal Sözleşmesinin kabulü ile bu anlaşma bu sözleşmeye taraf devletler için Montreal Sözleşmesi; taraf olmayanlar için ise Lahey Konvansiyonu ile tadil edilen Varşova Konvansiyonu hükümleridir. Uluslararası hukukun ulusal hukuka atıf yaparak uyuşmazlıkların çözümüne ilişkin mekanizmalar önerdiği durumlar da mevcuttur. Bu hallerde ulusal hukuk da dış hat taşımaları kapsamında bir hukuk kaynağı olabilmektedir. Hangi ulusun kanununun uygulanacağı sorununun gündeme gelmesiyle de kanunlar ihtilafı kurallarına ilişkin çözüm yöntemleri uygulama alanı bulmaktadır⁷⁸. IATA hükümleri de emredici hükümlere aykırı olmadığı müddetçe dış hat taşımalarında uygulanabileceklerdir⁷⁹.

Uluslararası taşımadan anlaşılması gereken hareket yeri ile varma yerinin iki farklı ülke olmasıdır. Montreal Konvansiyonu 1. maddesinin 2. fıkrasında, şart olarak belirlenen uluslararası taşımanın tanımına yer vermiştir. Bu anlamda kalkış ve varış yeri aynı ülkede olmakla beraber yolculuk esnasında bir başka ülkede duraklama yeri bulunduğu takdirde bu sözleşme de uluslararası sözleşme kapsamında değerlendirilmektedir.

II. ULUSLARARASI ANLAŞMALARIN TARİHİ GELİŞİMİ

Sivil havacılık hukukuna ilişkin uyuşmazlıklara uygulanacak hukuk olarak işaret edilen uluslararası anlaşmaların tarihi geçmişine bakılacak olursa, havacılık faaliyetlerinin başlamasının akabinde kısa bir süre içinde bu anlamda düzenlemelere de ihtiyaç duyulduğu görülecektir. Sivil havacılık faaliyetlerinin başlamasından itibaren bu

⁷⁸ **AKKURT**, s. 142.

⁷⁹ **AKKURT**, s. 143.

alanı düzenlemek için pek çok uluslararası anlaşma yapılmıştır. Devletler arası kanunlaştırma faaliyetlerinin yürütülmesinin nedeni elbette devletlerin bu anlamda birbirlerini etkilemeleri olmuştur. Fransa hava sahasında sürekli olarak uçuş yapan Alman balonları, Fransız hükümetinin birtakım emniyet önlemleri almasını gerektirmiş, bunun üzerine 1910 yılında Paris Konferansı toplanmıştır. Bu konferansla uluslararası düzenleme yapılması anlamında bir başarı elde edilememiş de olsa, bu alanda bir hukuk yaratılması ihtiyacını gündeme taşımasıyla bu toplantı önem arz etmektedir⁸⁰. 1919 yılında yapılan Paris Konvansiyonu'yla 1. Dünya Savaşı nedeniyle aksayan uluslararası sivil havacılık düzenlemelerine ilişkin faaliyetler tekrar gündeme gelmiştir⁸¹. Bu konvansiyon kapsamında devletlerin ülke sınırlarının üzerinde yer alan hava sahasına ilişkin egemenlik hakları düzenlenmiştir. Tam ve münhasır olarak tanımlanan bu egemenlik yetkisinin yanı sıra kabin görevlilerin yetkinlik sertifikaları gibi alanlarda da düzenlemelere yer verilmiştir⁸². 32 ülkenin katıldığı bu konvansiyonda aynı zamanda “*Uluslararası Hava Seyrüseferleri Komisyonu*” da kurulmuştur. Bu konvansiyonu, 1926 yılında imzalanan İberik Amerikan Konvansiyonu izlemiş; bunun akabinde de 1928’de imzalanan Pan Amerikan Konvansiyonu ve 1929 yılında imzalanan Varşova Konvansiyonu gelmiştir. İzleyen bu konvansiyonlar neticesinde imzalanan Şikago Konvansiyonu ile sivil havacılık hukukunun temelleri atılmıştır.

⁸⁰ **ÖZTÜRK**, Yaşar, *Hava Hukuku 1*, Samsun, 2010, s. 31.

⁸¹ **BİLGE**, Suat A., “Şikago Havacılık Anlaşmaları ve Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı”, *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, C. 6, S.1, 1951, s. 197, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/358/3750.pdf> (E.T: 06.02.2019).

⁸² Convention Portant Reglementation de la Navigation Aerienne Paris 13.10.1919; *AIR LAW, JAA ATPL TRAINING EDITION 2*, **JEPPESEN**, Germany, 2017, s. 2-2; **GÜNER ÖZBEK**, Meltem Deniz, “Avrupa ve Türkiye’de Hava Hukuku Konusunda Son Gelişmeler”, in **ARSEL**, Nüsret Semahat, (ed.), *Türkiye’de Hava Taşıma Hukuku*, İstanbul, 2010, s. 53; **FIRAT**, s. 16.

III. ULUSLARARASI ANLAŞMALAR KAPSAMINDA HAVACILIK HUKUKU

A. GENEL OLARAK

Sivil havacılık faaliyetlerinde meydana gelen gelişmeler ve teknolojinin ilerlemesi sivil havacılığın bir özel hukuk dalı olarak da bazı anlaşmaların kapsamına girmesini gerektirmiştir. Bu alanda yapılan uluslararası hukuki düzenlemeleri tanıtarak kısaca özetlemek gereklidir. Bu düzenlemeler uluslararası sözleşmeler ve örgütlenmelerdir. Varşova ve Montreal Konvansiyonları ile havayolu ile uluslararası taşımacılık kuralları düzenlenmiştir. Sivil hava araçlarının mülkiyetleri ve bunların devrine ilişkin Cenevre Konferansı yapılmıştır. 1952 tarihli Roma Konvansiyonu ise sivil hava araçlarının yeryüzünde üçüncü şahıslara verecekleri zararlardan sorumluluklarına ilişkin düzenlemeler içermektedir⁸³.

Kamu hukuku alanında sivil havacılık faaliyetleri birçok düzenleme yapılması ihtiyacını doğurmuştur. Yapılan düzenlemelere örnek olarak Tokyo ve Lahey sözleşmeleri gösterilebilecektir. Bu sözleşmelerle uçakların yasa dışı yollarla ele geçirilmeleri ve uçakta işlenen suçlar düzenlenmiştir⁸⁴.

Uluslararası anlaşmaların yanı sıra uluslararası örgütlenmeler de sivil havacılık faaliyetlerinin gelişmesinde ve düzenlenmesinde önemli rol oynamaktadırlar. Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ICAO, Uluslararası Hava Taşımacılığı Birliği IATA, Avrupa Seyrüsefer Güvenlik Teşkilatı EUROCONTROL, Avrupa Birliği havacılık endüstrisinin korunması amacıyla oluşturulan Birleşik Havacılık Otoriteleri JAA,

⁸³ ÖZTÜRK, s. 33.

⁸⁴ JEPPESEN, s. 2-11.

Avrupa Havacılık Emniyeti Ajansı olarak kurulan EASA bu örgütlenmelere örnek olarak gösterilebilir.

Sivil havacılık anlamında ikili anlaşmalarla da uluslararası anlamda düzenlemeler yapılabilmektedir. İki yabancı ülke arasında gerçekleşen yük ve yolcu taşımaları uygulamada karışıklıklara sebep olabilmektedir. Bu nedenle devletlerin çok taraflı anlaşmalarla taraf olma isteği büyük oranda ortadan kalkmış, bu da ikili anlaşmaların ortaya çıkmasıyla sonuçlanmıştır. Devletler bu anlaşmalar sayesinde karşılıklılık esasına dayanarak birbirlerine ticari trafik hakkı tanıyabilmektedirler⁸⁵.

Türkiye başlangıçta JAR (*Joint Aviation Requirements*) kapsamında sivil havacılık faaliyetlerini düzenlemiş, daha sonra Avrupa Birliğinde EASA'nın işlerlik kazanmasıyla Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü EASA ile bir protokol imzalamıştır. Bu protokol kapsamında yapılan çalışma ve düzenlemelerin EASA kural ve standartlarına uygun olması kararlaştırılmıştır⁸⁶. Günümüzde de JAA (*Joint Aviation Authorities*) yetkilerini EASA'ya devretmiştir⁸⁷.

Türkiye'nin bir uluslararası anlaşmaya taraf olup olmadığının belirlenmesi T.C. Anayasası'nın 90. ve 140. maddelerine göre belirlenecektir. Usulüne uygun olarak onaylanan ve yürürlüğe giren uluslararası anlaşmalar kanun hükmünde sayılacağından⁸⁸ bu sözleşmelerin havayolu ile yurt içinde yapılacak taşımalara kanun gibi uygulanması gerekir. Ancak doktrinde bu anlaşmaların yurt içinde yapılacak taşımalara ikincil olarak uygulanacağı ifade edilmiştir⁸⁹. TSHK m. 106'da yurt içi taşımaları bakımından

⁸⁵ GÜNER ÖZBEK, s. 57.

⁸⁶ ÖZTÜRK, s. 33; SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ YAYINLARI, *Uçuş İzinlerine İlişkin El Kitabı*, Ankara, 2018, s. 5.

⁸⁷ <https://www.airporthaber.com/easa-haberleri/jaa-tarih-oldu-39000h.html> (E.T: 15.04.2020).

⁸⁸ GÖZLER, s. 161.

⁸⁹ Uluslararası anlaşmaların ulusal mevzuat kapsamında bir kanun boşluğuna rastlanması halinde uygulanacağı yönündeki görüş için bkz. SÖZER, Bülent, *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava*

TSHK’de hüküm bulunmaması halinde taraf olunan uluslararası anlaşma metninin uygulama alanı bulacağı ifadelerinin yer alması da bu görüşleri destekler niteliktedir. Bu durumda uluslararası anlaşmalarının ikincil uygulanabilirliği Kanun’dan kaynaklanmaktadır. Hem Anayasa m. 90 çerçevesinde, usulüne göre yürürlüğe konmuş olan uluslararası anlaşmaların kanun hükmünde kabul edilmesi gerektiğinden hem de TSHK m. 160’da yer alan düzenlemeye göre uluslararası anlaşmaların uygulama alanı bulacağı ifadesinden hareketle uluslararası taşımaların iç hat taşımalarına da uygulanması gerekir. İç hat taşımaları bakımından uygulanması gereken uluslararası anlaşmadan, öncelikli olarak 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu’nun anlaşılması gerekmektedir⁹⁰.

B. ŞİKAGO SÖZLEŞMELERİ

İkinci dünya savaşı sırasında Amerika Birleşik Devletleri hükümeti tarafından 1944 tarihinde Şikago’da, savaş bittiğinde ticari havacılığın geleceğinin belirlenmesi üzerine bir konferans düzenlenmiştir. 55 ülkeden temsilcilerin katıldığı bu konferans neticesinde uluslararası sivil havacılık hukukunun temelini oluşturan bir sözleşme olan

Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, İstanbul, 2009, s. 112. Oysa Anayasa m. 90 usulüne göre yürürlüğe konulmuş uluslararası antlaşmaların kanun hükmünde olduğunu düzenlemiştir. Bu durumda bu anlaşmalarla düzenlenen bir konuda kanun boşluğu olduğundan bahsedilemez. Bu yöndeki görüş için bkz. **AKKURT**, s. 138.

⁹⁰ **AKKURT**, s. 140.

Şikago Sözleşmesi imzalanmıştır⁹¹. Bu sözleşme şu anda 190 ülkenin katılımını içermektedir⁹².

Şikago Sözleşmesi uluslararası sivil havacılığın güvenli ve düzenli bir şekilde gelişmesine ve fırsat eşitliğinin sağlandığı bir sistemde uluslararası hava taşımacılığı hizmetlerinin sağlanabilmesine ilişkin düzenlemeleri içermektedir⁹³.

İki aşamadan oluşan bu sözleşme kapsamında ilk aşamada uluslararası ulaşım ağı (*International Air Navigation*) belirlenmiş, ikinci aşamada ise sözleşmenin koşullarını yönetecek organizasyona (ICAO) ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. Bu sözleşme kapsamında ayrı ayrı makaleler formunda çeşitli konulara ilişkin düzenlemeler yer almıştır. Bunlar sözleşme ekleri (*annex*) olarak adlandırılırlar. Bugün için mevcut olan 19 ek: personel lisansları, havacılık kuralları, meteorolojik servisler, havacılık çizelgeleri, kullanılacak ölçme birimi, hava aracının işletilmesi, hava aracının uyruk ve tescil işaretleri, uçabilirlik, kolaylaştırma, havacılık iletişimi, hava trafik servisleri, arama kurtarma, hava aracı kazaları araştırılması, hava alanları, havacılık bilgilendirme servisleri, çevresel koruma, güvenlik, tehlikeli mal taşımacılığı gibi konulara ilişkin düzenlemeler içermektedir⁹⁴.

Şikago Sözleşmesi kapsamında ICAO üyesi olunmasından bağımsız olarak birtakım prensipler düzenlenmiştir. Bu prensipler, devletlerin kendi hava sahalarındaki

⁹¹ **JEPPESEN**, s. 2-3. Bu sözleşme TBMM'de 05.06.1945 tarihinde 4749 sayılı Kanun ile kabul edilerek onaylanmıştır.

⁹² **KAYA**, İslam Safa, "Chicago Sözleşmelerinin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi", *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 7, S. 2, 2016, s. 188, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/417935> (E.T: 27.03.2020).

⁹³ **COOPER**, (The Chicago), s. 337.

⁹⁴ **JEPPESEN**, s. 2-9; **GÜNER ÖZBEK**, s. 54.

egemenlikleri, açık denizlerde uçuş özgürlüğü, hava araçlarının uyruğu ve devlet hava araçlarının (*state aircraft*) uçuşlarına ilişkin özel sınırlandırmalar olarak belirlenmiştir⁹⁵.

Şikago sözleşmesinde her devletin kendi hava sahasında egemenliğine, açık denizlerde uçuş serbestisine, taşıyıcı hava araçlarının uyruklarına ve devletlerin hava sahalarında yapılan uçuşlara ilişkin özel sınırlamalara dair prensipler yer almıştır⁹⁶. Şikago sözleşmesine ekli 4 sözleşme mevcuttur⁹⁷. Bu sözleşmelerden uluslararası hava ulaşım sözleşmesi kapsamında taraf devletler için 9 temel serbesti (hava trafik hakkı) tanımlanmıştır. Bu serbestiler tarifeli uçuşlara ilişkindir. Şikago sözleşmesine getirilen birtakım sınırlamalar da mevcuttur. Bu sınırlamalar zabıta ve gümrük konuları, kamu güvenliği, askeri ihtiyaçlar ve kamu sağlığına ilişkin konular hakkındadır⁹⁸.

C. VARŞOVA KONVANSİYONU

12.10.1929 tarihinde imzalanan, 13.02.1933 tarihinde yürürlüğe giren Varşova Konvansiyonu uluslararası hava taşımacılığına ilişkin kurallar içeren ve yıllar boyunca dünyanın her yerinde uygulama alanı bulan bir sözleşme olmuştur⁹⁹. Bu Konvansiyon'da

⁹⁵ COOPER, (The Chicago), s. 334.

⁹⁶ KAYA, s. 189.

⁹⁷ 03.12.1977 tarihli, 16128 sayılı Resmi gazetede yayınlanan bu sözleşmeler,

“Uluslararası Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi”

“Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi”

“Uluslararası Hava Servisleri Transit Sözleşmesi”

“Hava Ulaşım Sözleşmesi”dir.

⁹⁸ KAYA, s. 192.

⁹⁹ GÜNER ÖZBEK, Meltem Deniz, “Varşova ve Montreal Sözleşmelerinin Eş Zamanlı Uygulanması, Havayoluyla Yapılan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanan Hükümler ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun İç Taşımalara İlişkin Hükümlerinin Acil Revizyon İhtiyacı”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, S. 123, Mart 2016, s. 329, <http://tbbergisi.barobirlik.org.tr/m2016-123-1564> (E.T: 23.01.2020).

yer alan düzenlemeler, modern ulaştırmanın ihtiyaçları çerçevesinde pek çok tadilata gereksinim duymuştur. Söz konusu tadilatlar ve Konvansiyon'a yapılan eklemeler ile Varşova Konvansiyonu, yıllar boyunca havayolu ile yolcu taşımacılığı alanında uluslararası arenada uygulanmıştır.

Konvansiyon yolcu ve eşya taşımalarında taşıyıcının sorumluluğunu düzenlemiştir. Konvansiyon kapsamında yolculara, bagaja ve yüklere ilişkin taşıma belgeleri; bu belgelere yönelik taşıyıcının sorumluluğu ayrıntılı olarak dzenlenmiřtir¹⁰⁰. Konvansiyonla o dönem için amaçlanan kaza hallerinde taşıyıcayı ağır bir sorumluluk altında kalmaktan korumak olmuştur. Bu nedenle taşıyıcının sorumluluğu sınırlandırılmış, taşıyıcıya belirli durumlarda sorumluluktan tamamen kurtulma imkânı sağlayan savunma olanakları vermiştir. Yetkili mahkemeler, bagaj ya da yüke ilişkin yapılması gereken zarar bildirimleri, hak düşürücü sreler, taşıma işleminin birden fazla taşıyıcı tarafından gerçekleştirilmesi halinde davalı olarak kimin belirleneceği gibi hükümler de bu Konvansiyon'da yer almıřtır¹⁰¹.

Süreç içinde Varşova Konvansiyonunda yapılan tadilat ve eklemeler yeterli görülmemiş ve bunun yerine Montreal Konvansiyonu akdedilmiştir. Halihazırda Montreal Konvansiyonu'na taraf olmayan ülkelerle yapılan uluslararası hava taşımalarında bu Konvansiyon hükümleri uygulama alanı bulmaktadır. Bu demektir ki

¹⁰⁰ GÜNER ÖZBEK, s. 67.

¹⁰¹ Taşıyıcının sorumluluğu Varşova Sözleşmesi kapsamında araca binme, araçtan inme sıralarında ya da aracın içinde gerçekleşen olaylar bakımındandır. Şayet taşıyıcı söz konusu zararın ortaya çıkmaması için gerekli bütün önlemlerin kendisi ve yardımcıları tarafından alındığını ispatlar ise bu durumda sorumluluktan kurtulmaktadır. Bkz. GÜNER ÖZBEK, (Eş Zamanlı Uygulama), s. 329.

Montreal Konvansiyonun onaylanması Varşova Konvansiyonu hükümlerini tamamen uygulamadan kaldırmamıştır¹⁰².

D. LAHEY PROTOKOLÜ

Lahey (La Haye) Protokolü ile Varşova Konvansiyonunda yer alan uluslararası hava taşımalarına yönelik birtakım kurallarda düzenlemeler yapılmıştır. Bu düzenlemelerle hedeflenen Varşova Konvansiyonu'nu modern ulaştırma sistemlerine uygun hale getirmektir. Böylece Konvansiyon'da yer alan kuralların bazıları birleştirilmiş, yine bu kuralların içeriklerinde sadeleştirilmelere gidilmiştir. Varşova Konvansiyonunda yer alan, ölüm ve bedensel yaralanmalara ilişkin taşıyıcının sorumlu olduğu değerler düşük miktarda olması ve bazı hallerde taşıyıcının sınırlı sorumluluktan yararlanamaması durumları uygulamada sorunlara yol açmıştır¹⁰³. Bu nedenle 2. Dünya Savaşı sonrasında havacılık faaliyetlerinin de gelişmesinden hareketle Lahey'de ICAO'nun hukuk komitesince hazırlanmış olan taslak protokolü dayanak alınarak Varşova Konvansiyonu'nun ilgili maddelerinde değişiklikler yapılmasına ilişkin bir konferans yapılmıştır. Bu konferans sonucunda sorumluluk sınırı yükseltilmiş ve zararın kast ya da ihmalle meydana geldiğinin ispat edilmesi halinde Konvansiyon'da yer alan sorumluluk sınırının uygulama alanı bulmayacağı yönünde değişiklik yapılmıştır¹⁰⁴.

¹⁰² **ÖZTÜRK**, s. 38; International Civil Aviation Organization, Manual on the Regulation of International Air Transport, 2004, s. 3.2-5; https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Provisional_Doc_9626.pdf (E.T: 15.04.2020).

¹⁰³ **GÜNER ÖZBEK**, (Eş Zamanlı Uygulama), s. 330; **GÖKTEPE**, Hülya, "Havayolu Taşımacılığında Sorumluluk ve Tazminat", *Gazi Üniversitesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu Kitabı*, Ankara, 2009, s. 383.

¹⁰⁴ **GÜNER ÖZBEK**, (Eş Zamanlı Uygulama), s. 331. Değişiklik yapılan maddeler Konvansiyonun 22 ve 25. maddeleridir.

E. GUADALAJARA KONVANSİYONU

Bir ek konvansiyon olarak düzenlenen 1961 tarihli Guadalajara Konvansiyonu ile fiili taşıyıcının sorumluluğu tanımlanmıştır¹⁰⁵. Uçağa ilişkin çarter sözleşmesi yapılması durumu düzenlenmiştir¹⁰⁶. Türkiye Guagalajara ek Konvansiyonu'nu onaylamadığından bu sözleşme Türkiye kapsamında uygulama alanı bulmamaktadır¹⁰⁷.

F. MONTREAL KONVANSİYONU

Milletler arası özel hukuk alanında havacılık faaliyetlerine ilişkin olarak taşıyıcının sorumluluğuna ve başka birtakım önemli hususlara ilişkin düzenlemeler içeren 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu sivil havacılık hukuku anlamında güncel uluslararası mevzuatı oluşturmaktadır. “*Havayoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme*” başlığını taşıyan bu sözleşme ülkemizde 14.04.2009 tarihinde TBMM tarafından onaylanmış, 26.03.2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir¹⁰⁸.

Bu Konvansiyon'un onaylanıp yürürlüğe girmesiyle birlikte Varşova Konvansiyonunda yer alan havayolu taşımalarında taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler ile yolcu hakları ve taşınan yükler kapsamında haklar ve bunlara ilişkin sorumluluklar için artık Montreal Konvansiyonu'na taraf devletler arasında bu Konvansiyon hükümleri uygulama alanı bulmaktadır¹⁰⁹.

¹⁰⁵ **KANER**, İnci, *Hava Hukuku Dersleri (Hususi Kısım)*, İstanbul, 1994, s. 45; **GÜNER ÖZBEK**, s. 68.

¹⁰⁶ **ÖZDEMİR**, Atalay, *Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu*, Ankara, 1992, s. 10.

¹⁰⁷ **KANER**, 45; **GÜNER ÖZBEK**, 68.

¹⁰⁸ **ÖZTÜRK**, s. 37; **GÖLCÜKLÜ**, s. 7.

¹⁰⁹ **ÖZTÜRK**, s. 38.

Montreal Konvansiyonu'nda geniş anlamda taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğu düzenlenmiştir. Bu sorumluluğun kapsamına taşıyıcının, çalışanlarının ve yardımcılarının fiillerinden kaynaklanan sorumluluğu da dahildir¹¹⁰. Montreal Konvansiyonu kapsamında düzenlenen bu sorumluluk, yolcunun taşımacılık faaliyeti esnasında maruz kaldığı zararların tazmin edilmesi üzerinedir. Dolayısıyla sözleşme Montreal Konvansiyonu kapsamında ise taşımacılık esnasında taşıyıcının sorumluluğunu doğuracak olay ve durumların başka kanunlara göre tazmin edilmesine imkân bulunmamaktadır. Bu sonuca Konvansiyon'un 29. maddesi kapsamında ulaşılmaktadır¹¹¹. Bu düzenleme uluslararası sözleşmede yer aldığından emredici hüküm niteliğindedir.

Montreal Konvansiyonu kapsamında Varşova Konvansiyonu ile taşıyıcının belirli bir meblağ ile sınırlanan sorumluluğu yerini sınırsız sorumluluk hükümlerine bırakmıştır¹¹². Buna göre taşıyıcı, yolcunun ölümü ya da yaralanması durumlarında ortaya çıkan zararlar bakımından sınırsız sorumludur¹¹³. Montreal Sözleşmesinde iki kademeli bir sistem benimsenmiştir. “*Two- tiers*” olarak adlandırılan bu kademelendirme

¹¹⁰ GÖLCÜKLÜ, s. 65.

¹¹¹ Madde metninin alternatif çevirisi *Ciğer* tarafından şu şekilde yapılmıştır: “*Madde 29 - Taleplerin hukuki temeli Yolcu, bagaj ve yük taşımada tazminat talepleri, her ne şekilde olursa olsun, ister bu Konvansiyon hükümlerinden, ister sözleşmeden isterse de haksız fiilden kaynaklansın, dava açma hakkına kimlerin sahip olduğu ve haklarının neler olduğu hususundan bağımsız olarak, sadece bu Konvansiyon 'da düzenlenen hükümlere ve sorumluluk sınırlarına tabi olarak ileri sürülebilir. Bu tur davalarda, cezalandırma (yaptırım) amacı güden, örnek niteliğinde veya zararın telafisini amaçlamayan türden diğer tazminatlar tahsil edilemez*”. Bkz. **CİĞER**, Selim, “Uluslararası Hava Yolu Taşımada İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Antlaşma (Montreal Konvansiyonu) – Resmi Çeviri Üzerine Düşünceler ve Alternatif Bir Çeviri”, *AÜHFD*, C. 69, S. 2, 2020, s. 388.

¹¹² ÖZTÜRK, s. 39.

¹¹³ ÖZTÜRK, s. 39.

sistemine göre yolcu taşımaları bakımından yolcunun ölümü ya da bedensel zarara uğraması durumunda taşıyıcı 113.100 SDR¹¹⁴ ile sorumlu olmaktadır¹¹⁵. Taşıyıcının bu

¹¹⁴ <https://www.turkishairlines.com/tr-tr/yasal-uyari/diger-duzenlemeler/> (E.T: 06.02.2020).

¹¹⁵ SDR: Special Drawing Rights, (Özel Çekme Hakkı) olarak isimlendirilen bu para fonu IMF tarafından meydana getirilmiş uluslararası bir rezerv varlığıdır. 1969 yılında oluşturulmuştur. SDR sisteminin oluşturulduğu dönemde, 1 SDR'nin ilke olarak 1 ABD dolarına ve 0,888671 gram altına denk olması kabul edilmiştir. 1973 yılında ise SDR değerinin belirlenmesine yönelik olarak uluslararası kabul gören para birimlerinden meydana gelen bir sepet oluşturulmasına yönelik bir uygulama benimsenmiştir. Bugün için SDR sepeti, Euro, ABD doları, Japon yeni ve İngiliz sterlininden meydana gelmektedir. ABD Doları cinsinden SDR değerinin tespiti, günlük olarak Londra piyasasında belirlenen çapraz kurlara göre yapılmakta ve IMF'nin internet sayfasında kamuoyuna duyurulmaktadır. Sepeti oluşturan paraların ağırlıkları şöyledir: %44 Dolar, %34 Euro, %11 Yen, %11 Pound. Taşıyıcının sorumluluğunun sınırını oluşturan bu miktar her 5 yılda bir enflasyon oranları dikkate alınarak yeniden belirlenerek üye devletlere tebliğ edilmektedir. **ÇELEBİ**, Alpaslan/ **GÖKTEPE**, Hülya, "Havayolu Taşımacılığında Yolcu Hakları" in **GEREDE**, Ender, (ed.), *Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması*, Ankara, 2015, s. 253. Bununla ilgili bir Yargıtay Kararı için bkz. Yargıtay 11. H.D. 2015/15641E., 2016/4750 K., 27.04.2016 T. "*Mahkemece iddia, savunma, toplanılan deliller ve tüm dosya kapsamına göre, taşıma 23/07/2013 tarihinde yapılmış olup, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 106 ve 124. maddeleri delaletiyle 26/03/2011 tarihinde yürürlüğe giren 1999 tarihli Montreal Sözleşmesi'nin somut olaya uygulanacağı, anılan sözleşmenin 22/2. maddesine göre, bagaj taşımacılığında, kontrol edilmiş bagajın taşıyıcının sorumluluğuna verildiği anda yolcu bagajın ulaşacağı yerde teslimi ile ilgili özel bir fayda beyanında bulunmadığı ve durumun gerektirmesi halinde ilave bir ödeme yapmadığı müddetçe, taşıyıcının bagajın tahrip olması ya da bagaja hasar gelmesi halinde her yolcu için sorumluluğunun 1.000 Özel Çekme Hakkı ile sınırlı olduğu, anılan miktarın 20/12/2009 tarihinden itibaren 1.131 Özel Çekme Hakkı olarak uygulanacağı yine, sözleşmenin 22/5 maddesinde hasarın, taşıyıcının çalışanının hasar vermek niyetiyle ya da hasarın muhtemelen oluşacağı bilinerek dikkatsizce yaptığı bir fiili veya ihmali neticesinde oluştuğu ispatlanırsa bu maddenin 1 ve 2. paragrafındaki koşulların geçerli olmayacağına düzenlendiği, somut olayda, davacının 2.500,00 TL maddi tazminat talebinde bulunduğu, karar tarihi itibarıyla bir çekme bedeli(SDR) 3,4161 TL olup, 1000 çekme bedeli 3.416,10 TL'ne karşılık geldiği ve davacının talebinin bu miktarın altında olduğu, öte yandan, 818 sayılı BK'nın 49.*

değere ilişkin sorumluluğu mutlakdır, taşıyıcı zarardan kurtulmak için sadece yolcunun kendi kusuru ile söz konusu zarara sebebiyet verdiğini ileri sürebilir, bunu ileri süremediğinde geri kalan bütün hallerden mücbir sebep dahi olsa¹¹⁶ taşıyıcı sorumludur (Mon k. m. 21/1). Bu meblağı aşan zararlar bakımından ise taşıyıcının, aşan kısma ilişkin olarak, sorumluluktan kurtulma imkânı iki şekilde bulunmaktadır. Taşıyıcı zarara kendisinin ya da yardımcılarının kusurunun yol açmadığını ya da zararın üçüncü bir kişinin kusuru nedeniyle meydana geldiğini ispatlayabilirse sorumluluktan kurtulacaktır (Mon. K m. 21/2). Montreal Konvansiyonu günümüzde sivil havayolu ile taşımacılık sözleşmeleri bakımından uygulama alanı bulan güncel uluslararası sözleşmeyi oluşturmaktadır. Bu sözleşmeyle, bütün uluslararası sözleşmelerle olduğu gibi uluslararası yeknesaklığın mümkün olduğunca sağlanması hedeflenmiştir¹¹⁷. Konvansiyon kapsamında taşıyıcı, yolcuyu belirlenen noktadan belirlenen zamanda alarak varış noktasına yine belirlenen zamanda sağ salim ulaştırma borcu altına girer. Taşıyıcının söz konusu borcu gereği gibi ya da hiç ifa etmemesi durumunda Montreal Konvansiyonu kapsamında sözleşmeye aykırılık nedeniyle sorumluluğu ortaya çıkar¹¹⁸.

maddesinde gösterilen koşulların somut olayda oluştuğu zira, davacının bir kısım hediyeler aldığı ve bu hediyeleri ilgili kişilere veremediği ayrıca, ilaç kullanmakta olduğundan planladığından daha erken bir vakitte Türkiye'ye dönmek ve ayrıca, ...'te kaldığı süre zarfında aynı elbise ile dolaşmak zorunda kaldığı, bu durumların davacıda manevi bir eleme sebep olduğu gerekçesiyle, maddi tazminat isteminin kabulü ile 2.500,00 TL'nin 23/07/2013 tarihinden, manevi tazminat isteminin ise, kısmen kabulü ile 2.000,00 TL'nin dava tarihinden itibaren işleyecek yasal faiziyle birlikte davalıdan tahsiline karar verilmiştir."
<https://legalbank.net/arama/mahkeme-kararlari> (E.T: 07.02.2020).

¹¹⁶ GÖLCÜKLÜ, s. 70.

¹¹⁷ GÖLCÜKLÜ, s. 68.

¹¹⁸ GÖLCÜKLÜ, s. 77.

Konvansiyon'a taraf olunması nedeniyle bütün dış hat taşımaları bakımından¹¹⁹, yolcunun ölümü, bedensel zararı ve taşıma fiilinin gecikmesi hallerinde taşıyıcının sorumluluğu bu Konvansiyon hükümlerine göre belirlenecektir.

Konvansiyon'a ilişkin bir diğer önemli konu ise, Konvansiyon kapsamında manevi tazminata yer verilmemiş olmasıdır. Mahkeme uyuşmazlık kapsamında manevi tazminata hükmederken TBK hükümlerine dayanacaktır¹²⁰. Mahkemenin bunu yaparken, Konvansiyon hükümlerine ve taraf devletlerin uygulamalarına bağlı kalmaya çalışması gerekir¹²¹. Tüm bu nedenlerle çalışmanın ilerleyen bölümlerinde de bu Konvansiyon'un önemi ve içeriği pek çok kez vurgulanacaktır.

IV. TÜRK SİVİL HAVACILIK MEVZUATI

Türkiye'de havacılık faaliyetleri ilk olarak 22 Mayıs 1914 tarihinde "*Sefain-i Havaiyeye ait Menatik- ı Memnua Nizamnamesi*" ile başlamıştır¹²². Bunu Lozan Antlaşması ve Lozan anlaşmasında verilen taahhüdü yerine getirmeyi hedefleyen "*Seyrüsefer-i Havai Talimatnamesi*" izlemiştir¹²³. Havacılık faaliyetlerinin

¹¹⁹ Her ne kadar dış hat taşımaları bakımından denilmişse de Montreal Konvansiyonu iç hat taşımaları bakımından da uygulama alanı bulmalıdır. Anayasa'nın 90. maddesi ve TSHK m. 106'da yer alan düzenleme nedeniyle uluslararası mevzuatın iç hat taşımalarına da uygulanması gerekliliğine ilişkin açıklama için bkz. §3, III, A.

¹²⁰ **GÖLCÜKLÜ**, s. 188.

¹²¹ Bu duruma gerekçe olarak, Montreal Konvansiyonu'nda belirlenen dava açma süresinin TBK'de yer verilenden farklı olması gösterilebilir. Bkz. **GÖLCÜKLÜ**, s. 188.

¹²² **YILDIRIM/ EROL**, s. 8; **BOZKURT**, Abdurrahman, "Türk Hava Sahasının Belirlenmesi (1914-1923)", *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Haziran 2013, C. 15, S. 1, s. 255.

¹²³ **KARAYALÇIN**, Yaşar, "Yeni Tasarıda ve Umumiyetle Türk Hava Hukukunda Uçak Yolcuları Lehine Mecburi Kaza Sigortası", *AÜHFD*, C. 8, S. 3, 1951, s. 520, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/38/308/3020.pdf> (E.T: 24.05.2019).

düzenlenmesine ilişkin ulusal kurallar ve yaptırımları kanunlar, yönetmelikler, talimat ve genelgeler oluşturmaktadır. 1980 yılının sonlarına dek hava ulaştırma faaliyetleri Türkiye’de tek elden yapılmaktayken, 2001 yılı itibariyle özel firmaların da tarifeli uçabilmeye başlamaları ile havacılık faaliyetleri de rekabete açılmıştır¹²⁴. Bu durum yeni politikalar yürütülmesini ve birtakım ilerlemeler kaydedilmesini gerekli kılmıştır. Özel havayolu şirketleri kurulmaya başlamış ve yeni projeler geliştirilmiştir¹²⁵.

A. TÜRK SİVİL HAVACILIK KANUNU

Yukarıda adı geçen yasal düzenlemelerden sonra 19 Ekim 1983 tarihinde 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu Resmî Gazetede yayınlanmıştır (TSHK). Bu kanun 1997

¹²⁴ Türkiye’de ilk özel hava yolu şirketi 1977 senesinde kurulmuş olan Bursa Hava Yolları’dır. Bu hava yolu tarifersiz seferler yapmakta iken yeterli devlet desteğini görememesi sonucu kapanmıştır. Bkz. **YAZGAN**, Ayşe Elif/ **YİĞİT**, Sema, “Türk Sivil Havacılık Sektörünün Uluslararası Rekabetçilik Düzeyinin Analizi”, *Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, Nisan 2013, Y. 13, S. 25, s. 424, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/288932> (E.T: 05.02.2020).

¹²⁵ **YAZGAN/YİĞİT**, s. 430, Ulaştırma Bakanlığınca alınan bir karar doğrultusunda 20 Ekim 2003 yılında Fly Havayolları’nın İstanbul- Trabzon uçuşu ile iç hat hava yollarında yeniden serbestleşme başlamıştır. Bunun sonrasında da iç hat uçuş izni alan THY dışındaki hava yolu şirketlerine hizmet verme imkânı sağlanmıştır. Bkz. **BATUR**, Serkan, Hava Yolcu ve Kargo Taşımacılığı; Dünyada ve Türkiye’de Uygulamalar, (*Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*), 2008, İzmir, s. 114; **BATTAL**, Ünal/ **YILMAZ**, Harun/ **ATEŞ**, S. Savaş, “Türkiye’de İç Hatlarda Serbestleşme ve Geleceği”, *Kayseri VI. Havacılık Sempozyumu* 12-14 Mayıs 2006, Nevşehir, s. 2, https://www.researchgate.net/publication/255994714_TURKIYE'DE_IC_HATLARDA_SERBESTLESME_VE_GELECEGI (E.T: 05.02.2020); **GEREDE**, Ender/ **ORHAN**, Gamze, “Türk Havayolu Taşımacılığındaki Ekonomik Düzenlemelerin Gelişim Süreci” in **GEREDE**, Ender, (ed.), *Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması*, Ankara, 2015, s. 177.

tarihinde onaylanan Varşova Konvansiyonu ve Şikago Konvansiyonu etkileriyle şekillenmiştir. Ancak kanun metni ve hazırlanma süreci göz önünde bulundurulduğunda bunun havacılık sektörünün ihtiyaçlarını karşılamada yetersiz kaldığı durumlar görülmektedir¹²⁶. Bu kanun içerisinde yer alan düzenlemeler ülkemizde görülen sivil havacılık faaliyetlerini, bu anlamda tanımlanan hak, hürriyet ve yükümlülükleri, kabotaja ilişkin birtakım düzenlemeleri, hava aracı satın alımları, hava araçlarının sicile kayıtları, devirleri ve ipotekleri, hava taşıma sözleşmeleri, havacılık personelinin lisanslandırılması, hava araçlarının kiralanması, yolcuları ve taşıma sözleşmelerine taraf olanların hak ve yükümlülükleri gibi pek çok alana ilişkindir¹²⁷.

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda yer alan "*Havayolu ile Taşımalar*" başlıklı 3. kısmının "*Uygulanacak Hükümler*" başlığını taşıyan 106. maddesi, "*Havayolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda; bu Kanunda hüküm bulunmadıkça, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri ve bu antlaşmalarda da hüküm bulunmadığı hallerde, Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır.*" demektedir. Bu maddede özel hüküm olarak belirtilmiş olmasa da tamamlayıcı hükümler olarak, uygun düştüğü oranda, TBK ve TMK hükümleri de uygulama alanı bulacaktır¹²⁸. Tarafların belirledikleri sözleşme koşulları da havayolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri kapsamında öncelikli olarak uygulanacaktır¹²⁹.

Havacılık hakkında düzenlemeler içeren bir diğer kanun 3348 sayılı Ulaştırma Bakanlığı Kuruluş ve Görevleri Hakkında 1987 tarihli Kanun'dur. 2005 yılında yürürlüğe giren 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun bu alandaki en yeni tarihli kanundur. Bu Kanun'un kapsamında Sivil Havacılık

¹²⁶ ÖZTÜRK, s. 34.

¹²⁷ ÖZTÜRK, s. 35.

¹²⁸ AKKURT, s. 129.

¹²⁹ AKKURT, s. 129.

Genel Müdürlüğü yeniden yapılandırılmıştır. Ulaştırma Bakanlığının ana hizmet birimi olmaktan çıkartılarak Bakanlığa bağlı kamu tüzel kişiliği olan, kendi özel bütçesini ihtiva eden bir kuruluş haline gelmiştir¹³⁰. Bu yeniden yapılandırma çerçevesinde yeni tarihli birçok yönetmelik çıkarılmıştır.

B. YÖNETMELİK VE TÜZÜKLER

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünün yeniden yapılandırılmasıyla artış gösteren yönetmelikler temelde iki alanı işaret eder. Bunlar kurum içi yönetmelikler ve sektöre ilişkin yönetmeliklerdir¹³¹. Özel hukuk alanında bazı düzenlemeler içeren yönetmeliklere örnek olarak: “*Havayolu Taşıyıcılarının Yükümlülüklerine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik* ¹³²”, “*Ticari Hava İşletmeleri Yönetmeliği* ¹³³”, “*Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik* ¹³⁴” verilebilir¹³⁵. Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair 28131 sayılı Yönetmelik (SHY – YOLCU) kapsamında yolcu hakları düzenlenmiştir. Bu yönetmelik kapsamında: “*yolcuların uçağa kabul edilmediği, uçuşların iptal edildiği ve ertelendiği durumlardaki asgari haklar*” belirlenmiştir. Bu yönetmelik kapsamı dışında kalan hak ihlalleri ve koruma gereklilikleri bakımından ise genel hükümler uygulama alanı bulacaktır. 5431 sayılı Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun¹³⁶ m.4, (p) bendi, 5431 sayılı Kanun’da öngörülen görev ve yetkilerin yerine getirilmesi için yönetmelik ve genelge

¹³⁰ GÜNER ÖZBEK, s. 58.

¹³¹ GÜNER ÖZBEK, s. 59.

¹³² RGS. 29525, RG. 17. 11. 2015.

¹³³ RGS.28823, RG. 16.11. 2013.

¹³⁴ RGS. 28131, RG.03. 12. 2011.

¹³⁵ <http://web.shgm.gov.tr/tr/s/3987-yonetmelikler-22> (E.T:10.02.2019).

¹³⁶ RGS. 25997, RG. 18.11.2005.

hazırlamak üzere Sivil Havacılık Genel Müdürlüğünü görevli kılmıştır. Bu bağlamda SGHM tarafında yukarıda sayılan yönetmeliklerin yanında pek çok yönetmelik düzenlenmiştir. Tüm bu yönetmelikler Türk sivil havacılık mevzuatının içinde yer almaktadırlar¹³⁷. Doktrindeki bazı yazarlar, bu durumda söz konusu yönetmeliklerin sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinde uygulama alanı bulmasının TSHK.m.106/c.1'e göre TSHK'nin uygulanması olarak kabul edilmesi gerektiği yönünde görüş bildirmişlerdir¹³⁸. Bir başka görüş ise tüzükler, yönetmelikler ya da talimatlar ile kanunda düzenlenmemiş hak ya da yükümlülüklerin tanımlanamayacağını savunmaktadır¹³⁹. Bu kapsamda SHY- YOLCU ile yolculara birtakım hak ve yükümlülükler tanınmasının doğru olmadığı savunulmaktadır¹⁴⁰.

Yönetmeliklerin yanı sıra belirli alanlarda düzenlemeler yapmak için talimatların da kullanıldığı görülür. “*Engelli ve Hareket Kabiliyeti Kısıtlı Havayolu Yolcuları Talimatı*” ile talimatta belirtilen yolcu grubuna ilişkin düzenlemeler yapılmıştır.

¹³⁷ **AKKURT**, s. 137.

¹³⁸ **SÖZER**, s. 109; **AKKURT**, s. 137.

¹³⁹ **ÖZTÜRK**, s. 58.

¹⁴⁰ **ÖZTÜRK**, s. 58.

§ 4. TÜKETİCİNİN KORUNMASI HAKKINDA KANUN KAPSAMINDA SİVİL HAVACILIK HUKUKU

I. TÜKETİCİNİN KORUNMASI HAKKINDA KANUNUN UYGULAMA ALANI BULMASI

A. GENEL OLARAK TÜKETİCİNİN KORUNMASI HAKKINDA KANUN

Tüketici sözcüğü tüketmek kökünden gelmektedir. Bu söz, kullanarak, harcayarak yok etmek, bitirmek olarak tanımlanır. Tarihin başlangıcından beri insanın devamlı olarak yaptığı iki eylem üretmek ve ürettiğini tüketmektir¹⁴¹. Üretim ve tüketim süreçlerine ilişkin yöntemler ve talepler insanla birlikte gelişmekte, değişmektedir. Tüketim kavramı “*ihtiyacı olan kadarını almak ve kullanmak*”, olgusunun dışında başka pek çok şeyi simgeleyen bir otorite halini almıştır. İnsanın yapayalnız bir adaya düşüşünü anlatan Robinson Crusoe’nun hikayesinde Robinson da tüketmeye muhtaçtır ancak bu muhtaçlık ihtiyacı kadarıyla sınırlıdır. İhtiyacını belirlerken onu etkileyen temel faktörler, duyduğu karın açlığı, sıcaktan ve soğuktan korunma gerekliliğidir; oysa günümüz toplumlarında insan doymak, barınmak ve hayatını huzurla idame ettirebilmek için kendine yetecek kadarından çok daha fazlasına ihtiyaç duyduğuna ikna olmuştur. Tüketim birtakım ihtiyaçların karşılanması için aracı olmaktan çıkmış bir amaç haline almıştır¹⁴². Bahsedilen bu süreç elbette tüketilecek nesneyi sunan üretim faaliyetinin uğradığı gelişimin bir sonucudur. Öyle ki 19. yüzyılda sanayi devrimiyle karşılaştığımız seri üretim imkânı seri tüketim sonucunu doğurmuştur. Böylece insan hızla ve çeşit çeşit

¹⁴¹ AKİPEK, Şebnem, *Türk Hukuku ve Mukayeseli Hukuk Açısından Tüketici Kredisi*, Ankara, 1999, s. 63.

¹⁴² ASLAN, Yılmaz, *6502 sayılı Kanuna Göre Tüketici Hukuku*, Bursa, 2014, s. 1.

üretileen mallardan hangisine ihtiyacı olduğuna bu üretimin hızına yetişmek suretiyle karar vermelidir¹⁴³.

Tüketim kavramı yanında incelenmesi gereken başka kavramlar da vardır. Küreselleşme bu kavramlardan biridir. İçinde bulunulan neo-liberal sistem, özgürlük kavramları da tüketim faaliyetinin sınırlarını belirlemede önemli rol oynamaktadırlar. Kişiyi tüketime yönlendiren faktörlerin dikkate alınmasıyla tüketicinin neden o harekette bulunduğu, hangi alanlarda korunmaya ihtiyaç duyacağı belirlenebilecektir. Bu anlamda küreselleşme kavramı hem tüketici hukukunun hem de havacılık hukukunu fazlasıyla etkileyen bir kavram olarak karşımıza çıkar. Bu iki sektör hava yolu ile yolcu taşımacılığı sözleşmesi yapan bir tüketici söz konusu olduğunda kesişirler ve bir arada uygulanma imkânı bulurlar. Aslında bu kesişme tüketici hukukunun ortaya çıkmasının kaçınılmaz bir sonucudur. Tüketici hukukunun yeni bir hukuk dalı olarak ortaya çıkmasıyla adi sözleşmelere ve ticari sözleşmelere ilişkin pek çok alanda uygulanabilirliği de kaçınılmaz olmuştur¹⁴⁴. Nitekim 6502 sayılı Kanun 4077 Sayılı eski Kanun'un devamı niteliğinde de olsa pek çok yenilik ve değişiklik içermektedir. Yeni kanun ile yapılan değişiklikler neticesinde tüketici hukukunun etki alanı genişlemiştir. Bunun bir sonucu olarak tüketici hukuku, tüketici sıfatını taşıyan tüm bireylerin yanında pek çok meslek grubunu etkileyen bir hukuk dalı halini almıştır¹⁴⁵.

Tüketici hukuku günümüz toplumunda çok büyük bir yere sahip olmaktadır; çünkü pek çok yazar tarafından “tüketim toplumu” olarak adlandırılan bu toplum,

¹⁴³ ASLAN, s. 1.

¹⁴⁴ ORAL, Tuğçe, “Tüketici Sözleşmelerinin Uygulama Alanı ve Ticari ve Adi Sözleşmelerden Ayrılması”, *TAAD*, Y. 4, S. 13. Ankara, 2013, s. 546.

¹⁴⁵ “Prof. Dr. Şebnem AKİPEK ÖCAL'ın Açılış Konuşması”, in HAMAMCIOĞLU, Esra/ KAZMACI UZUN, Özge/ YARDIM, Ertan/ KARAMANLIOĞLU, Argun/ SAYIN, Gizem Zeliha, (ed.), *Tüketicinin Korunması Hakkında Kanuna Disiplinler Arası Yaklaşımlar*, ANKARA, 2016, s. 9.

tüketmenin bir arzu nesnesi halini alışını, tüketerek mutlu olunacağı inancını içinde barındırmaktadır¹⁴⁶. Tüketici Hukuku'nun ortaya çıkmasına temel olarak tüketicinin korunması gerekliliği neden olmuştur¹⁴⁷ ama tüketici hukukunun gelişme göstermesinin tek nedeni elbette ki bu değildir. Avrupa Birliği düzenlemelerine uyum sağlamak adına tüketici hukuku anlamında pek çok adım atılmıştır. 6502 sayılı Kanun ile AB yönergelerine uyumlu bir mevzuat oluşturulması hedeflenmiştir¹⁴⁸.

Tüketicinin tüketmeye ikna edilmişliği, tüketmekle mutluluğu yakalayacağı inancı, her an bu tüketim sürecinin ya da tüketilen edimin tüketiciyi mutsuz edebilecek bir nitelik kazanması ihtimalini taşır. Tüketici, sözleşme yapacağı her alanda olduğu gibi sivil hava yolu ile yolcu taşımaları bakımından da tüketim konusu hizmete sahip olmak isterken bu hızlı sektörde sözleşmeden doğan hak ve yükümlülüklerine ilişkin bilgilere sahip olacak zamanı bulamaz. Balsa dahi tüketici bu bilgileri anlamlandıracak donanım bakımından sözleşme kurduğu karşı taraftan, sosyo- ekonomik durumu dolayısıyla daha tecrübesizdir¹⁴⁹. Sonuç olarak sözleşme konusu edime ilişkin bilgiler dışında tüketiciyi bu sözleşmeyi kurmada ikna etmeye yarayacak pek çok neden mevcuttur¹⁵⁰. Bu nedenler hukuka aykırı nitelikte olan haksız ticari uygulamalar, aldatıcı reklamlar olabileceği gibi hukuka uygun olduğu halde tüketiciyi dezavantajlı duruma düşüren, uygun rekabet ve

¹⁴⁶ ASLAN, s. 1.

¹⁴⁷ SİRMEN, Lale, "Tüketici Hukukunun Amacı ve Özellikleri", *Journal of Yaşar University*, C. 8, Özel Sayı, s. 2466, <https://journal.yasar.edu.tr/wp-content/uploads/2014/01/8-Lale-SİRMEN.pdf> (E.T: 15.04.2020).

¹⁴⁸ ERDAL, Ceyda, Bir Tüketici İşlemi Olarak Yolcu Taşıma Sözleşmeleri, (*Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*), Ankara, 2019, s. 50.

¹⁴⁹ KILIÇARSLAN KARA, Seda, "Tüketici Sözleşmelerinde Bilgilendirme Yükümlülüğü", *Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 5, S. 2, 2015, s. 186.

¹⁵⁰ ASLAN, s. 2.

tercih ortamından yararlandırılmama, aydınlatma yükümlülüğünün eksik yerine getirilmesi gibi durumlar da olabilmektedir.

1975 yılında yürürlüğe giren Tüketicinin Korunması ve Bilgilendirilmesi Politikası Hakkında Birinci Program kapsamında, tüketicinin, genişleyen pazar ve bu pazarın satış yöntemlerine¹⁵¹ karşı korunması amaçlanan 5 temel menfaati sayılmıştır¹⁵². Bu menfaatler, tüketicinin sağlığının ve güvenliğinin korunması, ekonomik çıkarlarının gözetilmesi, tazmin ve temsil edilmesi, bunların yanında bilgilendirilmesi ve eğitimi olarak sıralanmıştır¹⁵³.

ABD başkanı John F. Kennedy 15.03.1962 tarihli konuşmasında, güvenlik, bilgi edinme, seçme ve temsil edilme haklarını tüketicinin vazgeçilmez temel hakları olarak saymıştır¹⁵⁴. Bu haklar daha sonra Birleşmiş Milletlerin kabul ettiği “*Tüketici Hakları Deklarasyonu*” ile genişletilmiştir¹⁵⁵. Bu genişletme ile temel tüketici hakları, temel gereksinimlerin karşılanması, güvenlik, mal ve hizmetlere ilişkin özgürce seçim yapılabilir olması, bilgi edinme, eğitime, tazminat talebinde bulunabilme, sesini duyurma ve sağlıklı bir çevrede yaşama temellerine dayandırılmıştır¹⁵⁶. Bu sayılan menfaatler bir noktada tüketiciyi koruma araçlarıdır. 6502 sayılı Tüketicinin Korunması

¹⁵¹ Bu yöntemler reklam kampanyaları, güçlü bir şekilde örgütlenen üretim ve dağıtım gruplanmasının pazara egemen olması gibi faaliyetler olarak sayılabilir.

¹⁵² SİRMEN, s. 2466.

¹⁵³ SİRMEN, s. 2466.

¹⁵⁴ ERDİNÇ, Tahsin, “Tüketicinin Korunmasına İlişkin Haklarla İlgili Anayasal ve Yasal Düzenlemelerin Nitelikleri ve Anayasada Almaları Gereken Yerler”, *Akademik Bakış Dergisi*, S. 25 Temmuz – Ağustos 2011, *Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi*, <https://openaccess.dogus.edu.tr/xmlui/handle/11376/2838#sthash.MAYkUEkC.dpbs> (E.T: 27.03.2020).

¹⁵⁵ AKİPEK ÖCAL, Şebnem, “Hukukumuzda Haksız Şartlar ve Sonuçları”, *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 12, S. 2, Kasım 2016, s. 203, <https://jurix.com.tr/article/19910> (E.T: 16.02.2020).

¹⁵⁶ ORAL, s. 550.

Hakkındaki Kanun'un gerekçesinde tüketiciyi koruma araçları olarak, bilgilendirme yükümlülüğü, cayma hakkının kullanılabilmesi ve genel işlem koşullarının denetlenebilir olması sayılmıştır¹⁵⁷. Buradan hareketle tüketici ulusal ve uluslararası mevzuatta sözleşmenin “*zayıf, korunması gereken*” tarafı olarak değerlendirilmiş ve bu korumaya ilişkin birtakım araçlar belirlenmiştir¹⁵⁸. Sayılan mekanizmalarla sözleşmenin zayıf tarafında olan tüketici açısından işlemin dengeli olabilmesi amaçlanmaktadır. Örnek vermek gerekirse, genel işlem koşullarının denetimiyle amaçlanan sözleşmenin zayıf durumunda olan tüketiciyi korumaktır¹⁵⁹; bilgilendirme yükümlülüğü kapsamında yine bu zayıflığın dengelenmesi amaçlanmaktadır¹⁶⁰. Böylece satıcı ve sağlayıcılar ile tüketici arasında sağlıklı bir rekabet ortamının oluşması sağlanmaktadır¹⁶¹.

B. SİVİL HAVA YOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMESİNİN BİR TÜKETİCİ İŞLEMİ OLMASI

6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un oluşturulması pek çok nedene dayanmaktadır. Uygulamada ortaya çıkan sorunların giderilmesi, AB direktiflerine tam olarak uyum sağlamak, internetten satış gibi yeni satış yöntemlerinin ortaya çıkması, 4077 sayılı Kanun'da düzenlenen cezalandırma sistemindeki sıkıntılar ve

¹⁵⁷ **DÖNMEZ**, Zeynep, “2011/83/EU Sayılı Tüketici Hakları Direktifi ve Bu Direktifin Mesafeli Sözleşmeler Alanında Türk Hukuku'nda Yansımaları”, *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 7, S. 1, 2016, s. 354, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/inuhfd/issue/22415/239936> (E.T: 27.03.2020).

¹⁵⁸ **DÖNMEZ**, s. 354.

¹⁵⁹ **AYDOĞDU**, Murat, 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanununda Düzenlenen Genel İşlem Koşullarının Kişi Bakımından Uygulama Alanı, (Prof. Dr. Aydın ZEVLİLİLER'e Armağan), *Yaşar Üniversitesi Elektronik Dergisi*, C. 8, Özel Sayı, 2013, s. 575.

¹⁶⁰ **KILIÇARSLAN KARA**, s. 186.

¹⁶¹ **AKİPEK ÖCAL**, (Haksız Şartlar), s. 203.

bu Kanun'da yer alan bilgi eksiklikleri nedeni ile bazı firmaların ağır yaptırımlara maruz kalması bu nedenler arasında sayılabilir¹⁶². Bunun yanında Türk Ticaret Kanunu'nda ve Türk Borçlar Kanunu'nda yapılan değişiklikler bu kanunlarla ortak çok sayıda hüküm barındıran 4077 sayılı Kanun'da da değişiklik yapılmasını gerektirmiştir¹⁶³.

6502 sayılı Kanun ile yapılan en önemli değişikliklerden biri tüketici işlemi tanımının genişletilmesi olmuştur. Yargıtay'ın sadece 4077 sayılı Kanun'da düzenlenen işlemleri tüketici işlemi olarak kabul eden kararlar vermesi nedeniyle¹⁶⁴ tüketici işlemine ilişkin geniş kapsamlı bir tanım yapılması gereği kaçınılmaz olmuştur. Bu nedenle 6502 sayılı Kanun ile yasa koyucu tüketici işlemi açık bir şekilde, Yargıtay'ın daraltmalarını bertaraf etmeyi amaçlayarak, tanımlamıştır¹⁶⁵. Böylece 6502 sayılı Tüketicinin

¹⁶² **AYDOĞDU**, Murat, *Tüketici Hukuku Dersleri*, Ankara, 2015, s. 42- 43; **SİRMEN**, Lale, "Yeni Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun Genel Olarak Değerlendirilmesi" *Terazi Hukuk Dergisi*, C. 9, Özel Sayı, 2014, s. 156, <https://jurix.com.tr/article/8926>, (E.T: 10.11.2020).

¹⁶³ **AYDOĞDU**, s. 42.

¹⁶⁴ "Somut olayda, hizmetten ziyade eser sözleşmesinin mevcut olduğu ve eser sözleşmesinin de Genel Hükümler ve Borçlar Yasasının 355. maddesinde düzenlendiği, uyumsuzluğun 4077 Sayılı Yasanın 3/d maddesi kapsamında hizmet olarak değerlendirilemeyeceği anlaşılmalı, görevli mahkeme tüketici mahkemesi değil genel mahkemelerdir.": Yargıtay 20. HD, 2006/3524 E., 2006/6721 K., 12.05.2006 T. UYAP (E.T: 31.03.2020).

¹⁶⁵ Bu yönde bir başka Yargıtay kararında, taşıma işlerinin 4077 sayılı Kanun'un kapsamında yer almadığı gerekçesi ile genel mahkemelerin görevli olduğuna dair şu ifadelere yer verilmiştir: "27.11.2013 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak 28.05.2014 günü yürürlüğe giren 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un 2. maddesine göre bu kanunun kapsamını "her türlü tüketici işlemi ile tüketiciye yönelik uygulamalar" oluşturmakta olup anılan kanunun 3/1-l maddesinde de gerçek ve tüzel kişiler ile tüketiciler arasında kurulan taşıma sözleşmeleri tüketici işlemi olarak düzenlenmiştir.

Somut uyumsuzlukta, davanın açıldığı 06.02.2012 tarihinde yürürlükte olan 6762 sayılı TTK ve Asliye Hukuk Mahkemesi'nce görevsizlik kararı verildiği 12.09.2012 tarihinde yürürlükte olan 6102 sayılı TTK'nın 4. maddeleri uyarınca ticari iş niteliğinde bulunan ve 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun kapsamında da kalmayan taşıma işine ilişkin böyle bir davanın genel mahkemede görülmesi

Korunması Hakkındaki Kanun'un 3. maddesinin 1. fıkrasının 1 bendi kapsamında tüketici işlemi: “*Mal veya hizmet piyasalarında kamu tüzel kişileri de dâhil olmak üzere ticari veya mesleki amaçlarla hareket eden veya onun adına ya da hesabına hareket eden gerçek veya tüzel kişiler ile tüketiciler arasında kurulan, eser, taşıma, simsarlık, sigorta, vekâlet, bankacılık ve benzeri sözleşmeler de dâhil olmak üzere her türlü sözleşme ve hukuki işlem*” olarak tanımlanmıştır. Her ne kadar sözleşmelerin tek tek sayılmış olması tehlikeli bir durum olarak değerlendirilse de “*ve benzeri*” ifadesi ile bunun sınırlandırıcı bir sayma olmadığı açıkça ortaya konulmuştur. Bu tanım kapsamında sözleşmenin sayılan sözleşmelerden biri olup olmamasına bakılmaksızın, “*ticari veya mesleki amaçlarla hareket eden gerçek veya tüzel kişiler arasında kurulan her türlü sözleşme ve hukuki işlem*” in tüketici işlemi olarak değerlendirilmesi gerekir. Hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri ticari amaçlarla hareket eden gerçek ya da tüzel kişi ya da bu kişilere aracılık eden bir gerçek ya da tüzel kişi ile tüketici arasında akdedildiğinde tüketici işlemi görünümü kazanır; bu sayede sözleşmeler bakımından TKHK uygulama alanı bulur. Bu anlamda taşıyıcı Kanun'da tanımlanan satıcı ve sağlayıcı olarak görünüm kazanırken yolcu ise tüketici sıfatını haiz olur¹⁶⁶. Tarafların bu sıfatlarının yanında sözleşme konusu taşıma edimi de TKHK anlamında hizmet niteliği taşımaktadır. Sivil hava yolu ile yapılan yolcu taşımalarının tüketici işlemi niteliğini kazanması tarafların ve edimin TKHK'de yer alan tanımlamalarla birebir örtüşmesiyle kaçınılmaz olmaktadır.

gerekirken, tüketici mahkemesinde görülerek sonuçlandırılması doğru görülmemiş, kararın bozulmasını gerektirmiştir.” : Yargıtay 11. HD. 2014/6674 E., 2014/12807 K., 03.07.2004 T, <https://legalbank.net/arama/mahkeme-kararlari> , (E.T: 18.09.2019); Aynı yönde bir başka kararlar için bkz. Yargıtay 11. HD. 2016/5650 E., 2016/6853 K., 17.06.2016 T.; Yargıtay 11. HD. 2015/1262 E., 2015/5800 K., 27.04.2015 T, <https://legalbank.net/arama/mahkeme-kararlari> , (E.T: 18.09.2019).

¹⁶⁶ Yolcunun tüketici olamayacağı durumlara ilişkin açıklamalara ilerleyen bölümlerde yer verilmiştir.

Tüketici Hukukunun doğması ve gelişmesi, tüketim ilişkilerinde üreticilerin tüketici karşısında güçlenmesi tüketicinin sözleşmenin zayıf tarafı olarak karşımıza çıkmasına neden olmuştur. Tüketicie yakıştırılan “*zayıf taraf*” ibaresinin nedeni sosyal konumun ve ekonomik düzeyin doğurduğu durumdur. Böylece tüketicinin önceki bölümlerde bahsi geçen koruma mekanizmalarıyla korunarak hukuki ilişkinin dengesinin sağlanması hedeflenir¹⁶⁷. Ancak burada “*korunmaya da tüketmek kadar ihtiyaç duyan tüketicinin kim olduğunun nasıl belirleneceği sorunu*” gündeme gelmektedir.

Tüketici kavramı 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun kapsamında, “*ticari ve mesleki olmayan amaçlarla hareket eden gerçek ya da tüzel kişi*” olarak tanımlanmıştır. Bu tanım önceki kanunlarda yer alan düzenlemelerden farklıdır. Nitekim 4077 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun’da bir mal veya hizmetin edinilmesi, kullanılması ya da bu mal ve hizmetlerden yararlanılması ifadeleri yine ticari ve mesleki olmayan amaçlarca gerçek ya da tüzel kişilerce yerine getirilmesi suretiyle yer almıştır (4077 sayılı Kanun m. 3 f.1/e). Mal veya hizmetin edinilmesine, kullanılmasına bunlardan yararlanılmasına ilişkin ifadeler yerini hareket etme ifadesine bırakmıştır. Kanun’un kullandığı hizmet sözcüğü TBK’de tanımlanan hizmet sözleşmelerine işaret etmemektedir¹⁶⁸. Hizmet insana yarar sağlayan, insan ihtiyaçlarını dolaylı ya da dolaysız yollarla karşılayan beşerî faaliyetler olarak tanımlanmaktadır¹⁶⁹. Hizmetin sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından da önemli sayılabilecek özellikleri vardır. Bunlar hizmetin, hizmeti üretene bağlı olması, alıcı ve satıcı arasında kurulan yakın

¹⁶⁷ **TUTUMLU**, Mehmet Akif, “Sözleşme Öncesi Görüşmelerden Doğan (Tazminat) Sorumluluğu – Tüketici Mahkemesinin Görevli Olması”, *Terazi Hukuk Dergisi*, C. 9, S. 92, Nisan 2014, s. 114, <https://jurix.com.tr/article/2201>, (E.T: 11.11.2020).

¹⁶⁸ Aksine kanun bu ifade ile neredeyse bildiğimiz anlamda hizmet, iş görme, sözleşmeleri dışında kalan bütün sözleşmeleri işaret etmiştir (**AKİPEK ÖCAL**, Şebnem, “Havayolu Taşımacılığında Tüketici Hakları”, *PANEL*, Ankara, 2020, <https://www.youtube.com/watch?v=bot8TkDGaFQ>, (E.T: 07.11.2020)).

¹⁶⁹ **ASLAN**, Yılmaz, *Tüketici Hukuku Dersleri*, Bursa, 2019, s. 8.

ilişkiye dayanması, farklı pazarlama sistemleri içermesi ve devlet denetimine tâbi olmasıdır¹⁷⁰.

Tüketiciyi tanımlarken “*hareket eden*” fiilinin kullanılmasının amacı bu fiilin daha geniş bir kapsama işaret etmesi ile açıklanmaktadır¹⁷¹. Böylece tüketicinin edimi sözleşmenin tarafı olduğu anın yanı sıra sözleşme öncesini ve sonrasını da kapsar hale getirilmiştir¹⁷². Tüketicinin ayırt edici özelliği onu bu hareket etme fiiline yönlendiren amaç olarak ortaya çıkmaktadır. Tüketicinin sahip olması gereken amaç ne olacağıyla değil, ne olmayacağıyla açıklanmıştır. Tüketici “*ticari ya da mesleki olmayan*” bir amaçla hareket etmelidir.

Tüketici hukukuna ilişkin dar anlamda ve geniş anlamda tüketici hukuku şeklinde bir ayırım yapılmaktadır. Geniş anlamda tüketici hukuku, diğer tüm yasalarda yer alan tüketiciyi koruyucu nitelikteki hükümleri kapsayacak şekilde tanımlanmıştır. Dar anlamda tüketici hukuku ise 6502 sayılı Kanun’da yer alan hükümler kapsamındadır¹⁷³. Tüketici hukuku tarih içinde gösterdiği gelişim neticesinde kendi içinde genel ve özel hükümler ayırımını da taşır hale gelmiştir. 6502 sayılı Kanun tüketiciyi korumaya yönelik genel hükümlerinin yanında, belirli tüketici sözleşmelerini düzenleyen özel hükümlere de sahiptir. Sivil hava yoluyla yolcu taşıma sözleşmeleri kapsamında her hâlükârda genel hükümler uygulama alanı bulurlar. Ancak sözleşmenin 6502 sayılı Kanun’da düzenlenen özel sözleşme tiplerinden biri olarak yapılması halinde bu sözleşmeye ilişkin özel hükümler de Kanun’un belirlediği sınırlar çerçevesinde uygulama alanı bulmaktadırlar.

¹⁷⁰ ASLAN (Dersler), s. 8.

¹⁷¹ TUTUMLU, Mehmet Akif, “Tüketici Uyuşmazlıkları Açısından Tüketici Kavramı ve Bu Kavramın Kapsadığı Kişiler”, in MCCARTHY, Şahin, Oya/ DİNÇ, Mutlu, (ed.), *Tüketici Hukuku Davaları*, Ankara 2017, s. 45.

¹⁷² ASLAN, s. 3; YERKAYA, Kübra, *Tüketici Mahkemelerinin Görev Alanı ve Yargılama Usulü*, İstanbul, 2018, s. 6.

¹⁷³ ASLAN, (Dersler), s. 29.

Bir hukuki işlemin tüketici işlemi olarak tanımlanması, bu hukuki işleme Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun hükümlerinin uygulanması sonucunu doğurur. Bu da demektir ki usul hukuku bakımından TKHK’de yer alan usule ilişkin hükümler, tüketici işlemi olarak kabul edilen bu işlem için uygulama alanı bulacaktır. Hava yolu ile taşıma sözleşmesinin tarafları itibariyle¹⁷⁴ tüketici işlemi sayılması durumunda bu işleme uygulanacak usule ilişkin uygulamalar TKHK’de yer alan usul hukuku kurallarıdır.

Görüldüğü üzere sivil hava yoluyla yolcu taşıma sözleşmeleri kapsamında ortaya çıkan uyuşmazlık bakımından uygulama alanı bulabilecek hükümler oldukça fazladır. Ulusal ve uluslararası mevzuat, yönetmelikler, bunun yanında sözleşmenin hukuk niteliği ve görünüm kazandığı sözleşme tipine bağlı olarak uygulanacak ilgili mevzuat ve elbette ki sözleşmenin bir tüketici işlemi olmasıyla uygulama alanı bulacak Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun; bu kanun kapsamında ise birtakım konuların yönetmeliklerle detaylı olarak düzenlenmesi neticesi ile söz konusu bu yönetmelikler sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri bakımında uygulama alanı bulmaktadırlar. Uygulanacak mevzuata ilişkin bu denli bir çeşitlilik içinde iken bu mevzuatı uygulayacak makama ilişkin görev yetkisi TKHK ile tanımlanmıştır. Uyuşmazlık konusu meblağa göre tüketici hakem heyetlerinin ve tüketici mahkemelerinin görevli olması ise, tüketicinin korunması temel hedefinin karşılanması için önemli bir nitelik taşımaktadır.

C. TÜKETİCİ MAHKEMELERİNİN GÖREVLİ OLMASI

Bir uyuşmazlığın çözümünde görevli mahkemenin belirlenmesi bir yargı yolundaki uyuşmazlığın hangi mahkemede çözümleneceğinin belirlenmesi anlamına

¹⁷⁴ İlerleyen bölümlerde yolcunun tüketici olmaması durumuna değinilecektir. Bunun dışında taşıma edimi konusu itibariyle halihazırda TKHK’de yer alan tanım kapsamında bir hizmet edimi oluşturduğundan, bu şekilde bir ifadeye yer verilmiştir.

gelir¹⁷⁵. Tüketici Hukuku'nun ayrı bir hukuk dalı olarak ortaya çıkmasıyla, asliye ve ticaret mahkemelerinin görev alanında kalan pek çok hukuki uyuşmazlık, konusunun tüketici işlemi olmasıyla tüketici mahkemesinin görev alanına girmeye başlamıştır. Tüketici hukukunun doğmasından önce adi ve ticari sözleşmeler olarak değerlendirilen ve birbirinden kolayca ayırt edilebilen sözleşmeler, tüketici hukukunun iki tarafla da kesişen ancak aynı zamanda kendine özgü yapısı da yadsınamaz olan varlığı ile üçlü bir ayrıma konu olmuşlardır¹⁷⁶.

6502 sayılı TKHK kapsamında çıkan her türlü uyuşmazlık için görevli mahkeme tüketici mahkemesidir¹⁷⁷ (TKHK m.73/1). TKHK hükümleri gereğince usul hukuku bakımından 2020 yılı itibariye 10390 liraya kadar olan uyuşmazlıklarda tüketici hakem heyetleri görevlidir. Bu meblağın üstündeki bir bedele ilişkin uyuşmazlıkların çözümü için ise tüketici mahkemesine gidilecektir.

Türk Ticaret Kanunu kapsamında; bu Kanun'da yer alan tüm hususların ticari iş olduğu, bu hususlara ilişkin uyuşmazlıkların ticari davalar olarak kabul edildiği bu davalarda görevli mahkemenin Asliye Ticaret Mahkemeleri olduğu düzenlemiştir¹⁷⁸

¹⁷⁵ **GÖRGÜN**, Şanal/ **BÖRÜ**, Levent/ **TORAMAN**, Barış/ **KODAKOĞLU**, Mehmet, *Medeni Usul Hukuku 28.07.2020 tarih ve 7251 sayılı Kanunla Değiştirilmiş, Güncellenmiş 9. Baskı*, Ankara, 2020, s. 148.

¹⁷⁶ **ORAL**, s. 550.

¹⁷⁷ **GÖRGÜN/BÖRÜ/TORAMAN/KODAKOĞLU**, s. 96.

¹⁷⁸ **ARKAN**, Sabih, *Ticari İşletme Hukuku*, Ankara, 2015, s. 64; Bunun yanı sıra Yargıtay'ın da bu yönde kararları mevcuttur. Davanın taşıma hukukundan kaynaklı bir uyuşmazlığa ilişkin olduğundan hareketle TTK m. 4 uyarınca ticari dava niteliğinde olduğuna ve görevli mahkemenin ticaret mahkemeleri olacağına ilişkin kararlara örnek olarak: Yargıtay 11. HD., 2012/2241 E., 2012/3084 K., 02.03.2012 T. Bu karar kapsamında davacı yurt dışına gitmek için gidiş dönüş uçak bileti aldığı davalıdan online çek-in yaptırmada yaşadığı sıkıntılar nedeniyle maddi ve manevi tazminat talebinde bulunmuştur. İlk derece mahkemesinin Tüketici Mahkemelerinin görevli olacağına dayanarak verdiği görevsizlik kararı, Yargıtay

(TTKm.3,4,5). Fakat TTK'de yer alan düzenlemelerden bir ya da birkaçının bir özel hukuk uyuşmazlığına uygulanabiliyor olması o davanın ticari dava olması sonucunu doğurmaz¹⁷⁹. 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun ise tüketici işlemini tanımlarken taşıma sözleşmesi de dahil olmak üzere, *“ticari ve mesleki amaçlarla hareket eden veya onun adına ya da hesabına hareket eden gerçek veya tüzel kişilerle tüketiciler arasında kurulan”* her türlü sözleşmeyi ve hukuki işlemi tüketici işlemi olarak kabul etmiş ve bu işlemlerden kaynaklanan uyuşmazlıkların çözümü için görevli mahkemeyi tüketici mahkemesi olarak belirlemiştir. Nitekim Yargıtay'ın yeni TKHK'nin yürürlüğe girmesinin ardından verdiği kararlarda görevli mahkemenin tüketici mahkemesi olarak belirlendiği de görülmektedir¹⁸⁰.

tarafından bozulmuştur. Bozma gerekçesi olarak TTK m. 4 gereğince davanın ticari dava niteliğinde olduğu gösterilmiştir (**YERKAYA**, s. 55, dpn. 37).

¹⁷⁹ **BÖRÜ**, Levent/ **KOÇYİĞİT**, İlker, *Ticari Dava*, Ankara, 2020, s. 34.

¹⁸⁰ *“Dava, havayolu ile yolcu taşıma sözleşmesinden kaynaklanan maddi ve manevi tazminat istemine ilişkindir. 28.05.2014 tarihi itibarıyla yürürlüğe giren 6502 sayılı Yasa'nın 3/k maddesinde "Ticari veya mesleki olmayan amaçlarla hareket eden gerçek veya tüzel kişi" tüketici, 3/ı maddesinde ise "Mal veya hizmet piyasalarında kamu tüzel kişileri de dâhil olmak üzere ticari veya mesleki amaçlarla hareket eden veya onun adına ya da hesabına hareket eden gerçek veya tüzel kişiler ile tüketiciler arasında kurulan, eser, taşıma, simsarlık, sigorta, vekâlet, bankacılık ve benzeri sözleşmeler de dâhil olmak üzere her türlü sözleşme ve hukuki işlem" tüketici işlemi olarak tanımlanmıştır. Aynı Yasa'nın 73/1. Maddesinde tüketici işlemleri ile tüketiciye yönelik uygulamalardan doğabilecek uyuşmazlıklara ilişkin davalarda tüketici mahkemelerinin görevli olduğu belirtilmiş, 83/2. maddesinde ise taraflardan birini tüketicinin oluşturduğu işlemler ile ilgili diğer kanunlarda düzenleme olmasının, bu işlemin tüketici işlemi sayılmasını ve 6502 sayılı Yasa'nın görev ve yetkiye ilişkin hükümlerinin uygulanmasının engelleyemeyeceğine değinilmiştir. HMK'nin 1. maddesinde ise görev hususunun kamu düzenine ilişkin olduğu, mahkemece yargılamanın her aşamasında resen gözetileceği düzenlenmiştir.”* : Yargıtay 11. HD. 2016/5957 E., 2018/232 K., 15.01.2018 T. UYAP, (E.T: 13.03.2020).

Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'da yer alan ve hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinin, sözleşmenin tüketici işlemi tanımına uygun akdedildiği hallerde tüketici mahkemesinin görevli olacağını kanıtlayan bir diğer düzenleme Kanun'un 83/2 maddesidir. Buna göre *“tarafardan birini tüketicinin oluşturduğu işlemler ile ilgili diğer kanunlarda düzenleme olması, bu işlemin tüketici işlemi sayılmasını ve Kanunun görev ve yetkiye ilişkin hükümlerinin uygulanmasını engellemez.”* ifadesi Türk Ticaret Kanunu'nda, Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda ve ilgili yönetmeliklerde uyumsuzluğa ilişkin düzenlemeler yer alsa dahi Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un uygulama alanı bulacağına işaret etmektedir¹⁸¹. Aynı zamanda yine bu hüküm kapsamında 6502

¹⁸¹ *“Davalı vekili; Varşova Konvansiyon hükümleri gereğince bagaj için önceden bir beyan yapılmadığından ve sigorta yapılmadığından bilet ve bagaj fişine göre müvekkili taşıyıcı için öngörülen sınırlı sorumluluk limitleri dahilinde davacının ancak ve sadece gerçek zararını talep edebileceğini, bunun yanı sıra bagaj içindeki eşyaların kaybı nedeniyle kişilik haklarına yönelmiş bir saldırı söz konusu olamayacağından manevi tazminat isteminde de bulunamayacağını savunarak davanın reddini istemiştir. Mahkemece, iddia, savunma, bilirkişi raporları ve tüm dosya kapsamına göre; davacının gerçek zararının toplam 13.039,20 TL olarak tespit edildiği, ancak uygulanması gereken 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 124. maddesi delaleti ile 1999 Montreal Birleştirme Konvansiyonunun 22. maddesi uyarınca davacının sorumluluğunun 1.131 SDR ile sınırlı olduğu, ayrıca dava konusu valiz kaybı nedeni ile davacının kişilik haklarının ihlaline ilişkin koşullar oluşmadığı gerekçesiyle taleple bağlı kalınarak maddi tazminat davasının kabulü ile 2.000,00 TL'nin haksız fiil tarihinden itibaren avans faiziyle birlikte davalıdan tahsiline ve manevi tazminat davasının reddine karar verilmiştir.*

Kararı, taraf vekilleri temyiz etmiştir.

1-Dava, havayolu ile yolcu taşıma sözleşmesinden kaynaklanan maddi ve manevi tazminat istemine ilişkindir. 28.05.2014 tarihi itibarıyla yürürlüğe giren 6502 sayılı Yasa'nın 3/k maddesinde "Ticari veya mesleki olmayan amaçlarla hareket eden gerçek veya tüzel kişi" tüketici, 3/1 maddesinde ise "Mal veya hizmet piyasalarında kamu tüzel kişileri de dâhil olmak üzere ticari veya mesleki amaçlarla hareket eden veya onun adına ya da hesabına hareket eden gerçek veya tüzel kişiler ile tüketiciler arasında kurulan, eser, taşıma, simsarlık, sigorta, vekâlet, bankacılık ve benzeri sözleşmeler de dâhil olmak üzere her türlü sözleşme ve hukuki işlem" tüketici işlemi olarak tanımlanmıştır. Aynı Yasa'nın 73/1. Maddesinde tüketici

sayılı Kanun'da işlemin esasına uygulanabilecek bir hüküm bulunmaması halinde genel hükümler uygulama alanı bulacaktır. Görüldüğü üzere TKHK m. 83'ten yola çıkarak hava yolu ile yolcu taşımalarına ilgili havacılık mevzuatının ve Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un aynı anda uygulanması mümkün olacaktır. Özellikle usule ilişkin hükümlerin ve TKHK genel hükümleri sivil hava yolu ile yapılan yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından bu anlamda doğrudan uygulama alanı bulacaklardır¹⁸². Bu durum da göstermektedir ki tüketici hukukunun amacı yalnızca kendi kanunlarını uygulamak değildir. Kanun (TKHK), konu hakkında ayrıntılı düzenlemeler içeren mevzuatı sözleşme kapsamında elbette ki uygulatmaktadır. Nitekim Montreal ya da Varşova Sözleşmesinin uygulama alanı bulacağı bir durumda tüketici mahkemesinin görevli olmasından yola çıkarak uyuşmazlığı sadece Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'a bağlı kalarak çözmeye çalışması hukuka aykırı olacaktır. Ancak söz konusu kanun ve yönetmeliklerde düzenlenmeyen hak ihlallerine maruz kalınması durumunda

işlemleri ile tüketiciye yönelik uygulamalardan doğabilecek uyuşmazlıklara ilişkin davalarda tüketici mahkemelerinin görevli olduğu belirtilmiş, 83/2. maddesinde ise taraflardan birini tüketicinin oluşturduğu işlemler ile ilgili diğer kanunlarda düzenleme olmasının, bu işlemin tüketici işlemi sayılmasını ve 6502 sayılı Yasa'nın görev ve yetkiye ilişkin hükümlerinin uygulanmasının engelleyemeyeceğine değinilmiştir. HMK'nin 1. maddesinde ise görev hususunun kamu düzenine ilişkin olduğu, mahkemece yargılamanın her aşamasında resen gözetileceği düzenlenmiştir.

Somut olayda; davanın açıldığı 26.06.2014 tarihi itibarıyla 6502 sayılı Yasa'nın yürürlüğe girdiği, davacının ticari veya mesleki olmayan amaçlarla hareket etmesi nedeniyle tüketici, dava konusu taşıma işleminin de tüketici işlemi sayıldığı, yukarıda belirtilen yasa hükümleri uyarınca davaya bakma hususunda tüketici mahkemelerinin görevli olduğu hususu gözetilerek görevsizlik nedeniyle davanın usulden reddine karar verilmesi gerekirken işin esasının incelenip yazılı şekilde karar verilmesi doğru olmamış, bozmayı gerektirmiştir.” : Yargıtay 11. HD., 2016/5957 E., 2018/232 K., 15.01.2018 T. UYAP, (E.T: 13.03.2020).

¹⁸² AKİPEK ÖCAL, Şebnem, “Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Kapsamında Tüketici İşlemi ve Uygulanması”, in HAMAMCIOĞLU, vd. (ed.), *Tüketicinin Korunması Hakkında Kanuna Disiplinler Arası Yaklaşım*, Ankara, 2016, s. 19.

yahut bunun ihtimallerine karşın tüketiciyi koruyucu genel hükümleri ile TKHK uygulama alanı bulmaya devam etmektedir.

Montreal Konvansiyonu'nun 29. maddesi bu kapsamda oldukça önemlidir. Bu madde kapsamında: *“Bu Konvansiyon kapsamında ya da sözleşme ile ya da haksız fiil davası olarak ya da başka türlü olsun, yolcu bagaj ya da kargo taşınması ile ilgili olarak bir şekilde meydana gelmiş hasarlara karşı açılmış bir dava; böyle bir davayı açma hakkına sahip olan kişilerin kim oldukları ve kendi haklarının neler oldukları hususuna zarar getirmeksizin, sadece bu Konvansiyonda tayin edilen koşullara ve sorumluluk sınırlarına tabi olacak biçimde açılabilir.”* ifadelerine yer verilmiştir. İfadede uygulanacak mevzuat ve sorumluluk sınırı bakımında oldukça kısıtlayıcı bir tutum sergilenmiş olsa da bu durumun kişilerin sahip olduğu haklara engel olmayacağı vurgulanmıştır. Görüşümüze göre Montreal Konvansiyonu'nun taşıyıcının *“neyden”* sorumlu olacağını belirlerken sürekli *“hasar”* kavramına yer vermiş olması, hasarı konu edinmeyen uyuşmazlıklar bakımından yolcunun diğer kanunlardan ve TKHK'dan doğan haklarının devam ettiğine işaret eder niteliktedir. Montreal Konvansiyon'u ise taşıma esnasında taşımacılık faaliyeti kapsamında meydana gelen hasarların tazmin edilmesine yöneliktir.

Doktrinde yer alan bazı görüşler, TKHK'nin sivil hava yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerine ilişkin; sözleşmenin şekli, kurulma yöntemi, tarafları, içeriği, tarafların hak ve yükümlülükleri gibi hükümleri içermediğinden hareketle, söz konusu sözleşmelere ilişkin uyuşmazlıklarda Türk Ticaret Kanunu'nun ve ilgili diğer mevzuatın da uygulama alanı bulması gerekeceğinden, tüketici mahkemesinin ve hatta kimi zaman üyeleri hukukçulardan oluşmayan tüketici hakem heyetlerinin görevli olmasının sorunlara yol açacağını savunmaktadır¹⁸³. Tüketici mahkemesi uyuşmazlık konusu

¹⁸³ Bu görüş her yönü ile TTK'de düzenlenmiş bulunan bir işe sırf taraflardan birinin tüketici sıfatını haiz olması nedeniyle TKHK hükümlerinin uygulanmasının ihtilafın çözümü açısından yeterli olmayacağını

hukuki işlemi tüketici işlemi olarak değerlendirdiğinde genel mahkeme gibi görev yaparak belki de hakkında bilgi sahibi olmadığı mevzuat kapsamında hüküm kuracaktır¹⁸⁴. Mahkemenin karşısına çıkan uyuşmazlığı taşıma sözleşmesine uygulanacak özel hükümlere göre değil TKHK hükümlerine göre çözeceği düşünülecektir ve bu da ciddi bir endişeye yol açacaktır. Bu durumda davanın tüketici mahkemesinde ya da tüketici hakem heyetinde görülüyor olması, tüketiciye harçtan muafiyet ve yargılama usulü haricinde bir avantaj sağlamayacaktır¹⁸⁵, bunun yanında sivil havacılık mevzuatının uygulanabilirliği açısından bir dezavantaja neden olacaktır.

Bu görüş başta haklıymış gibi görünse de aynı sorunlu durum sivil havacılık sözleşmelerine veya taşıma sözleşmelerine ilişkin mevzuatta uzmanlaşmış mahkemelerin görevi söz konusu olduğunda da ortaya çıkacaktır. Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun'un varlık sebebi tüketiciyi korumak iken TKHK'de yer alan sözleşme öncesi, sonrası ve sözleşmenin kurulma anına ilişkin koruma yöntemleri, tüketiciye yönelebilen haksız ticari uygulamalara ilişkin yaptırımlar dışarıda bırakılarak salt hava taşımacılığına ilişkin mevzuatın uygulanması tüketici açısından ciddi mağduriyetlere yol açacaktır. Yolcu haklarının düzenlendiği SHY- YOLCU yönetmeliği yolcuyu koruyucu düzenlemeler içerse de bunlar TKHK'nin sunduğu koruma mekanizmalara göre çok zayıftır. Bunun yanında TKHK'nin uygulama alanı bulacağı belirtilen daha pek çok sözleşme, eser, simsarlık, vekalet, sigorta, başka kanunlarda tanımlanmıştır. Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'da yasa koyucu her ne kadar özel tüketici işlemlerini

savunmaktadır (**BATMAZ SİLAHTAROĞLU**, Elvin, “6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun Kapsamında Navlun Sözleşmesi ve Konişmentonun Tüketici İşlemi Olarak Değerlendirilmesi”, *Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 8, S. 1, Haziran 2018, s. 180- 181, <https://www.jurix.com.tr/article/14780> (E.T: 05.01.2020)); *Yerkaya*, s. 56, dpn. 44'te yer verilen yazarlar.

¹⁸⁴ **YERKAYA**, s. 57.

¹⁸⁵ **AKSOY**, Sami, “6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun Taşıma Hukukuna Müdahalesi”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C. 31, S. 2, Haziran 2015, s. 328.

tanımlamış ve bunlar kapsamında tüketicinin hak ve borçlarını detaylı olarak açıklamışsa da bunlar haricinde tüketici işlemi olan ve tüketicinin korunmasını gerektiren pek çok hukuki ilişki kurulmaktadır. Tüketici Hukuku, tüketiciyi eşitler arası olarak değerlendirilen fakat aslında eşit olunmayan tüm adi ve ticari sözleşmeler kapsamında korumayı hedefler. Bahsedilen bu sözleşmelerin hükümleri kendi kanunlarında düzenlenmiştir ve sözleşme kapsamında uygulama alanı bulacaktır; bütün bu hükümlerin değerlendirilmesi esnasında TKHK'nin uygulama alanı bulmasıyla tüketiciye adeta koruyucu bir zırh giydirilmiş olacaktır. TKHK'nin tüketicinin taraf olabileceği tüm sözleşmeleri tanımlaması ve bunlara ilişkin düzenlemeleri içermesi beklenemez, ancak TKHK'nin tüketiciye ilişkin geliştirdiği koruma yöntemlerinin bütün tüketici işlemlerine uygulanmasını beklemek mecburidir. Bu anlamda sivil hava yoluyla yolcu taşımalarına ilişkin uluslararası ve ulusal mevzuatın yanında TKHK hükümlerinin de değerlendirilerek uygulama alanı bulması gerekmektedir. Bunu yapacak mahkemeler ise tüketici mahkemeleridir.

Uyuşmazlık kapsamında tüketici mahkemesinin görevi belirlenirken ilk aşamada uyuşmazlığın tüketici mahkemesinin görev alanında olup olmadığı değerlendirilir. Ardından ise uyuşmazlık konusu parasal değer kapsamında tüketici hakem heyetine mi yoksa tüketici mahkemesine mi gidileceği belirlenir¹⁸⁶.

¹⁸⁶ **DÖNER**, Kemal, “Tüketici Mahkemelerinin Görevli Olduğu Uyuşmazlıklar”, *DÜHFD*, C: 22, S. 36, 2017, s. 146; **TEK**, Gülen Sinem, “Tüketici Mahkemelerinin Görevi Yetkisi ve Tüketici Mahkemelerinde Yapılan Yargılama Usulü”, *Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi*, C. 8, S. 99- 100, 2012, s. 138, <http://www.acarindex.com/dosyalar/makale/acarindex-1423872239.pdf> , (E.T: 15.04.2020).

II. TÜKETİCİNİN KORUNMASI HAKKINDA KANUNUN UYGULAMA ALANI BULMAYACAĞI HALLER

Tüketici işleminin tanımından hareketle, bir hukuki işlemin hangi durumlarda tüketici işlemi sayılmayacağı çıkarımında bulunulabilir. Sözleşmenin tarafları ve sözleşme konusu edim, bu sözleşmenin tüketici işlemi olarak değerlendirilip değerlendirilmeyeceğini belirler. Bir mal ya da hizmet pek çok farklı amaçla tüketime konu olabilir. Söz konusu malın ya da hizmetin tüketiliyor olması onu tüketen kimseyi tüketici yapmaya yetmez. Tüketicinin bu malı ya da hizmeti edinmedeki amacı özel amaç¹⁸⁷ olmalıdır. Bu mal ya da hizmet TKHK’de tanımlanan “mal” ve “hizmet” kavramlarına işaret etmelidir. Şayet kişi bir malı; satmak, bu maldan yararlanarak yeni bir mal üreterek bunu piyasaya sürmek ya da bir mesleğin icrası için ediniyorsa burada artık bu kişinin tüketici olduğundan bahsedilemeyecektir¹⁸⁸. Kişi bir malı ya da hizmeti ticari veya mesleki amaç dışında¹⁸⁹ pek çok amaca yönelik edinmek isteyebilir. Doğrudan kendisi edimden özel amaçlarla faydalanabileceği gibi bu faydalanma, o edimi kullanma ve edimden yararlanma işlemini ailesine ve yakınlarına da yaptırabilir. Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun kapsamına girecek bir sözleşme buradan hareketle üçüncü

¹⁸⁷ Yargıtay 13. HD, 2012/5348 E., 2012/11621 K., 27.04.2012 T., bu karar kapsamında aracın ruhsatında “*hususî*” ibaresinin yer alması, davacının tacir olması, bir ticari işletmesi olması ve aracın yük nakli işaretiyle damgalanmış olması dikkate alınmaksızın işlemin bir tüketici işlemi olduğuna karine oluşturmuştur (ASLAN, s. 3).

¹⁸⁸ ASLAN, s. 4.

¹⁸⁹ Mesleki amaç kapsamında kâr elde etme amacı olmaksızın hareket etme de anlaşılmalıdır (AYDOĞDU, s. 60).

kişi yararına¹⁹⁰ da yapılabilecektir¹⁹¹. Fakat kişi ticari ya da mesleki amaçla hareket ettiği takdirde kişinin tüketici olduğundan bahsedilemeyecek, bu nedenle işlem tüketici işlemi olmayacak; bu işlem bakımından genel mahkemeler görevli olacaktır.

Bir kişi bir iş seyahati için hava yolu ile yolcu taşımacılığı sözleşmesi yaptığında burada güttüğü mesleki amaç gereği artık tüketici sıfatını taşımayacaktır¹⁹². Bu durumda yapılan yolcu taşıma sözleşmesinde tüketici hukuku uygulama alanı bulmayacaktır. Yine bir işlemin tüketici işlemi olarak kabul edilmesi sözleşmenin diğer tarafının da ticari ve mesleki amaçla hareket ediyor olmasına bağlıdır. Yolcunun tüketici sıfatını haiz olabilmesi kadar taşıyıcının da sağlayıcı sıfatını kazanabilmesi gerekir. Sözleşme paket tur sözleşmesi olarak düzenleniyor ise paket tur düzenleyicisinin sağlayıcı konumunda olması gerekir. Ticari veya mesleki amaçla hareket eden bir taraf ile bu amaçla hareket etmeyen bir tarafın yaptıkları hukuki işlemler tüketici işlemi kabul edildiğinden, tarafların bu sıfatları haiz olmaması durumunda işlem tüketici işlemi olarak kabul edilmeyecek ve TKHK uygulama alanı bulmayacaktır.

Bir gerçek kişi tam fiil ehliyetine sahip olmakla, küçük ya da kısıtlıysa yasal temsilcisinin iznini almakla tüketici sözleşmelerine taraf olabilecektir¹⁹³. Fakat bir gerçek kişi tacir, bu sıfatını kullanarak bir sözleşme akdediyor ise burada TKHK kapsamında

¹⁹⁰ Bir sözleşmede taraflar ifanın 3. bir kişiye yapılmasını kararlaştırabilirler, bu durumda üçüncü kişi yararına sözleşmeden bahsedilir. Üçüncü kişi yararına sözleşmeler hakkında detaylı bilgi için bkz. **EREN**, Fikret, *Borçlar Hukuku Genel Hükümleri*, Ankara, 2020, s. 1267, **AKYOL**, Şener Tam *Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme*, İstanbul, 2008, s. 11; **OĞUZMAN**, Kemal/ **ÖZ**, Turgut, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt 2*, İstanbul, 2020, s.441.

¹⁹¹ **AYDOĞDU**, s. 60.

¹⁹² **SERDAR**, İlknur, “Havayolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik Kapsamında Yolcuların Hakları”, *E- Journal of Yaşar University*, November 2013, V. 8, s. 2339, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/179487>, (E.T: 05.11.2018).

¹⁹³ **TUTUMLU**, s. 53.

koruma hükümleri kendisi için uygulama alanı bulmayacaktır¹⁹⁴. Bu değerlendirmenin bir istisnası paket tur sözleşmeleri bakımından mevcuttur. 6502 sayılı TKHK m. 51/9'da bir kişinin ticari ve mesleki faaliyetler kapsamında paket tur hizmetlerinden yararlanması halinde tüketici kabul edileceğine ilişkin düzenleme yer almaktadır.

Bir sözleşmenin ya da hukuki işlemin tüketici işlemi olarak değerlendirilebilmesi için taraflardan birinin tüketici diğerinin satıcı, sağlayıcı ya da ticari ve mesleki amaçlarla hareket eden bir gerçek ya da tüzel kişi olması ve bu kişilerin aralarında TKHK anlamında mal ya da hizmet sunumunu içeren bir ilişki olması gerekir. İlerleyen bölümlerde bu üç unsura ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır; yolcunun tüketici, taşıyıcının satıcı ya da sağlayıcı olması değerlendirilmiştir. Bu üç unsur birlikte karşılanmıyorsa sözleşme tüketici işlemi olarak kabul edilmez ve tüketici mahkemeleri görevli olmaz.

¹⁹⁴ “Bir hukuki işlemin 4077 sayılı yasa kapsamında kaldığının kabul edilmesi için yasanın amacı içerisinde yukarıda tanımları verilen taraflar arasında mal ve hizmet satışına ilişkin bir hukuki işlemin olması gerekir. Yasada açıklandığı üzere Tüketici “bir mal veya hizmeti ticari veya mesleki olmayan amaçlarla edinen, kullanan veya yararlanan gerçek ya da tüzel kişidir. Somut uyuşmazlıkta davacının ayıplı olduğunu iddia ettiği araç davacının çalıştığı şirkete ait olup ruhsatında da şirketin malik olduğu görülmektedir. Davacının şirkete ait aracı kullanırken kaza yapmış olduğu davacının beyanları ile sabittir. Bu durumda davacının 4077 sayılı yasada tanımlanan tüketici tanımına uymadığı anlaşıldığından görevli mahkeme genel mahkemelerdir. O halde mahkemece işin esasına girilerek taraf delilleri toplanıp değerlendirildikten sonra işin esası hakkında bir karar verilmesi gerekirken yanlış değerlendirme ile yazılı şekilde görev yönünden davanın usulden reddine karar verilmiş olması usul ve yasaya aykırı olup bozmayı gerektirir.” Yargıtay 13. HD. 2014/14793 E., 2014/16566 K., 27.05.2014 T., <https://legalbank.net/arama/mahkeme-kararlari> (E.T: 08.11.2020).

İKİNCİ BÖLÜM

SİVİL HAVA YOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ

§ 5. TAŞIMA FİİLİ, TÜRLERİ VE TAŞIMADA KULLANILAN ARAÇLAR

I. TAŞIMA FİİLİ

Taşıma kavramıyla anlatılan bir yer değiştirme halinin ifadesidir. Taşıma fiili ile canlı ya da cansız bir varlık bir yerden alınıp bir yere götürülmektedir. Bu fiilin gerçekleşmesi bir süreci kapsar ve birtakım mekanları içerir¹⁹⁵. Bu fiil çoğu zaman birtakım araçlar kullanılarak yerine getirilmektedir. Söz konusu araç bir sivil hava aracı olduğunda ve bu faaliyet havada gerçekleştiğinde bir sivil havacılık faaliyeti meydana gelmektedir¹⁹⁶.

Taşıma fiilinin bir hukuki işlem olması¹⁹⁷ bu fiilin insan iradesine dayanması halinde mümkündür¹⁹⁸. Nitekim bir nehirde ipleri çözülen salın şiddetli rüzgâr etkisiyle bir başka toprağa sürüklenmesi halinde taşıma fiili bir hukuki işlem niteliği göstermeyecektir. Taşıma fiilin söz konusu olması için fiil sonunda taşıma fiili konusunun bir başka mekâna götürülmüş olması şart değildir. Taşıma konusu kişi ya da eşya taşıma fiilinin sonucunda yine aynı noktada varlık gösterebilir¹⁹⁹.

¹⁹⁵ SÖZER, s. 1.

¹⁹⁶ AKKURT, s. 31.

¹⁹⁷ Hukuki işlemin tanımı ve buna ilişkin açıklamalar için bkz. KILIÇOĞLU, s. 60, vd.

¹⁹⁸ AKKURT, s. 30.

¹⁹⁹ TOKAT, Hüseyin, “Karayoluyla Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Akdi Sorumluluk”, *AÜHFĐ*, C. 4, S. 65, 2016, s. 2913.

Taşıma fiilinin hava yolu ile taşımacılığın konusu olabilmesi taşıma işleminin havada gerçekleşmesi bunun için de bu fiili gerçekleştirecek bir hava aracının varlığı aranır. Varşova Konvansiyonunda hava yolu ile yolcu taşımacılığı sözleşmeleri açıklanırken sözleşmenin uçakla yapılan taşımalara uygulanacağı düzenlemesi Montreal Konvansiyonu ile yerini hava aracı ile yapılacak taşımalar ifadesine bırakmıştır. Böylece hava yolu ile yolcu taşımaları kapsamında taşıyıcının sorumluluğu ve birtakım başka noktalara ilişkin uluslararası düzenlemeler içeren bu çok önemli mevzuatın uygulama alanı genişletilmiştir. Helikopter, balon ya da yolcu veyahut eşya taşımaya elverişli bir başka hava aracı da hakkında hava yolu ile yolcu ve eşya taşıma sözleşmesi yapılmasına imkân verecek; böylece sözleşme kapsamında tanınan hak ve yükümlülükler burada da uygulama alanı bulmaya devam edecektir.

II. TAŞIMA TÜRLERİ

Taşıma türlerinin belirlenmesinde fiziki şartlar rol oynamaktadır. Yük ve yolcu taşımacılığı havada denizde ve karada gerçekleştirilmektedir. Dolayısıyla mevcut taşıma yöntemleri hava yolu taşımacılığı, karayolu taşımacılığı ve denizyolu taşımacılığı olarak sayılır²⁰⁰. Ancak bu durum taşıma fiilinin bu taşımacılık yöntemlerinden sadece biri kullanılarak gerçekleştirileceği anlamına gelmez. Sözleşme kapsamında bu taşıma yöntemlerinden birkaçının ya da tamamının kullanılabilmesi mümkündür. Birden fazla yöntemin kullanılarak taşıma fiilinin gerçekleştirildiği durumlar için “*multimodal transport*” kavramı kullanılmaktadır²⁰¹. Sözleşmenin multimodal taşıma olarak

²⁰⁰ SÖZER, s. 6.

²⁰¹ Combined Transport kavramının da kullanıldığı belirtilmiştir. Bu kavram için Türkçe kaynaklarda aynı anlama gelecek karma taşıma, kombine taşıma ifadeleri de kullanılmaktadır. Bkz. SÖZER, s. 6, dpn. 22.

gerçekleşmesi durumunda hava hukuku kuralları sadece hava yolu ile gerçekleşen bölüme uygulanır²⁰².

Hava yolu ile taşımacılık kapsamında da taşınanın farklılaşmasıyla farklı sözleşme türleri ortaya çıkar. Hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri, yük taşıma sözleşmeleri, ücretsiz yapılan taşımalar, hava araçlarının kullanılmasına ilişkin sözleşmeler (kira ve charter sözleşmeleri) hava yolu taşımalarının örneklerini oluşturur²⁰³.

Sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri; taşıma yapılan alan, taşıma aracı, taşınan varlık ve başka birtakım unsurlar göz önünde bulundurularak sınırlandırılıp daraltılan taşıma türleri içinde varlığını oluşturmaktadır. Bu sözleşmeyi tanımlarken belirtilen bu unsurları açıklamak gerekli olacaktır. Sözleşmenin süjesi olan yolcu sözleşmeyi diğer sözleşmelerden ayırır ve kendisi etrafında şekillenen hak ve yükümlülüklerin doğmasına neden olur. Dolayısıyla bu süjeyi iyi tanımak ve ona hak ve yükümlülüklerini iyi tanıtmak karşılaştığı sorunların çözülmesinde önemli rol oynayacaktır.

III. TAŞIMADA KULLANILAN ARAÇLAR

Taşımacılık faaliyetlerine TTK'de yer alan taşımacılık hukuku hükümlerinin uygulanabilmesi bu fiilin bir taşıma aracı kullanılarak gerçekleştirilmesiyle mümkün olur. Sivil hava yolu taşımacılığına ilişkin hükümler ise hava aracı ile taşımayı gerekli kılmaktadır. Buna ilişkin düzenleme Montreal Protokolünde yer almaktadır. Bu uluslararası anlaşmanın 1. Maddesi sözleşmenin uygulama alanını açıklarken hava aracı kavramını kullanmıştır. Ülkemizin bundan önce taraf olduğu Varşova Konvansiyonunda

²⁰² **KANER**, s. 50; **CLARKE**, Malcolm A./ **YATES**, David, *Contracts of Carriage by Land and Air Second Edition*, New York, 2014, s. 379.

²⁰³ **ÜLGEN**, s. 3.

ise hava aracı kavramı yerine “uçak” ifadesi kullanılmaktaydı²⁰⁴. Montreal Sözleşmesi hava aracı kavramını kullanmakla anlaşmanın uygulama alanını genişletmiştir. Bu anlamda yolculuk yapmaya elverişli pek çok başka hava aracı da sivil hava yolu ile taşımacılık sözleşmeleri kapsamında kullanılabilir; taşıyıcı uçaktan başka bir hava aracı kullandığında da hak ve yükümlülükleri söz konusu uluslararası anlaşma kapsamında belirlenecektir.

Taşımada kullanılabilen ve uluslararası sözleşmelere konu olan uçak harici hava araçları ICAO annex 7’de yer almaktadır²⁰⁵. Bu ek kapsamında hava araçlarına ilişkin havadan ağır hava araçları ve havadan hafif hava araçları şeklinde ikili bir sınıflandırma mevcuttur. Havadan hafif hava araçları olarak, insanlı ve insansız balonlar ve hava gemisi sıralanırken, havadan ağır hava araçları ise uçak, rotorlu hava araçları²⁰⁶, ornithopter (hareketli kanatlı hava aracı) ve insansız hava aracı olarak sayılmıştır²⁰⁷.

§ 6. SÖZLEŞMENİN TANIMI ŞEKLİ VE İÇERİĞİ

I. TANIM

Çalışmamız boyunca bahsedilen sivil havacılık sözleşmelerinin (Montreal Konvansiyonu ve Varşova/Lahey Konvansiyonu) uygulama alanı bulabilmesi ortada bir sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinin var olmasına bağlıdır. Yolcunun hak ve borçları bu sözleşme doğrultusunda doğacak, taşıyıcının sorumluluğuna gidilmesi bu

²⁰⁴ ÜLGEN, s. 16.

²⁰⁵ <https://www.theairlinepilots.com/forumarchive/quickref/icao/annex7.pdf> (E.T:03.11.2019).

²⁰⁶ Bunlar pervanesi olan araçlardır, helikopter örnek olarak verilebilir.

²⁰⁷ AKKURT, s. 74, vd.

sözleşme kapsamında mümkün olacaktır²⁰⁸. Fakat sivil hava yolu ile yapılacak yolcu taşıma sözleşmelerine ilişkin bir tanımlama uluslararası mevzuatta (Montreal Konvansiyonu, Varşova/Lahey Konvansiyonu) ya da ulusal mevzuatta (TSHK, TTK) yer almamaktadır. Ancak sözleşmenin bu kanunlarda yer verilen unsurlarından hareketle doktrinde bir tanımlama yapılmıştır²⁰⁹.

TTK m. 850’de yer alan taşıma sözleşmelerine ilişkin tanımlama “*Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyu varma yerine ulaştırmayı; buna karşılık, eşya taşımada gönderen ve yolcu taşımada yolcu, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır.*” şeklindedir. Kanun’un taşıma sözleşmelerine ilişkin bu tanımlamasından hareketle hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri: Sivil taşıyıcının yolcuyu varma yeri olarak kararlaştırılan yere hava yolu ile ulaştırmayı taahhüt ettiği bunun karşılığında yolcunun da ücret ödemeyi borçlandığı sözleşmeler olarak tanımlanmaktadır²¹⁰.

II. ŞEKİL

Hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerine ilişkin ilgili mevzuat çerçevesinde özel bir düzenleme yer almamaktadır. Buradan hareketle taraflar Borçlar Kanunu’nda yer alan

²⁰⁸ Varşova Konvansiyonu m.1/f.2 ve Montreal Konvansiyonu m. 1/f.2 hükümlerinde “*taraflar arasındaki anlaşmaya göre*” (*to agreement between the parties*) ifadesine yer verilmiştir. Bu da taşıyıcı ile kurduğu bir sözleşme ilişkisine dayanmaksızın hava aracında bulunan kaçak yolcunun Konvansiyon’un hükümlerinden yararlanamayacağı anlamına gelir. Bunun yanında hava aracı personeli de taşıyıcı ile kurduğu hukuki ilişki aralarındaki hizmet sözleşmesine dayandığından bu Konvansiyon hükümlerinden yararlanamazlar (AKKURT, s. 160, dpn. 5).

²⁰⁹ CANBOLAT, s. 3.

²¹⁰ SORGUCU, s. 37; ÜLGEN, s. 41; CANBOLAT, s. 3; AKKURT, s. 162.

şekil serbestisi ilkesine dayanarak sözleşmeyi diledikleri şekilde yapabileceklerdir²¹¹. Sözleşmenin yazılı şekilde yapılması şartı aranmadığından bu şekilde yapılmamış bir sözleşme de geçerli olacaktır. Günümüzde sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinin genellikle mesafeli sözleşmeler olarak internet üzerinden yapıldığı görülmektedir²¹².

Sözleşme kapsamında taşıyıcı yolcuya taşıma sözleşmesine ilişkin belirli kayıtları içeren yolcu bileti vermekle yükümlüdür (TSHK m. 107). Bu kayıtların neler olduğuna ilgili maddede yer verilmiştir. Taşıyıcının yolcuya bilet vermemiş olması ya da verdiği biletin hükümde yer alan kayıtları ihtiva etmemesi taşıyıcının TSHK kapsamında sorumluluğunu kaldıran ya da sınırlandıran hükümlerden yararlanmasını engeller²¹³. Kanun'da yolcu biletinin yanı sıra, yolcunun beraberinde ücretsiz olarak taşıma hakkını haiz olduğu bagajı için, taşıyıcı tarafından bagajı teslim alırken yolcuya verilmesi gereken bagaj kuponu hakkında düzenlemelere yer verilmiştir. İç hat taşımalarında bagaj kuponu uygulaması TSHK m. 109'da yer alır. İlgili maddede bagaj kuponunda yer alacak bilgiler düzenlemiştir (TSHK m. 109/f.1). Taşıyıcı bagaj kuponunu hiç vermediğinde ya da maddede belirtilen bilgilerin tamamını içermeyen düzenleyerek verdiği bu durumun taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilemeyeceği, ne var ki bu durumda taşıyıcının TSHK'de yer alan sorumluluğu kaldıran ya da sınırlandıran hükümlerden yararlanma olanağını kaybedeceği hükmün devamında düzenlemiştir²¹⁴. Dış hat taşımaları bakımından ise Varşova/Lahey sistemine bakıldığında, yolcu bileti ve bagaj kuponunun

²¹¹ **CANBOLAT**, s. 33.

²¹² İnternet üzerinden yapılan sözleşmeler ile mesafeli sözleşmelerin farklarına ilişkin bkz. **KAZMACI UZUN**, Özge, "İnternet Ortamında Kurulan Mesafeli Sözleşmelerde Tüketicinin Korunması", *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, S. 22, 2016, s. 2793 vd., <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/373445> (E.T: 27.12.2019).

²¹³ **AKKURT**, s. 185.

²¹⁴ **ÜLGEN**, s. 129; **CANBOLAT**, s. 32; **ÖZTÜRK**, s. 238; **AKKURT**, s. 189.

ayrı ayrı ya da tek bir belge olarak düzenlenmesi mümkündür. Konvansiyonda bu belgelerin hangi kayıtları içereceği düzenlenmiştir. Varşova Lahey/ Sisteminde bu belgelerin taşıma sözleşmesinin varlığına ilişkin adi bir karine oluşturduğu görülmektedir²¹⁵. Belgelerin verilmemiş olması ya da Konvansiyonda yer alan kayıtları içermemesi durumunda taşıyıcının maruz kalacağı muamele iç hatlardaki ile aynıdır (Varşova Konvansiyonu m.4/f.2, c.2). Montreal Konvansiyonunda ise bilet ve bagaj kuponu düzenlenmesine yer verilmiş ancak bu belgelerin içereceği kayıtlara ilişkin bir düzenleme yapılmamıştır. Bunun nedeni Montreal Konvansiyonu kapsamında taşıyıcının bagaj kuponu düzenlemediği hallerde de (bahsi geçen diğer mevzuatlardan farklı olarak) sınırlı sorumluluğa ilişkin hükümlerden yararlanmaya devam etmesidir²¹⁶. Hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri kapsamında ilgililerin karşılıklı anlaşarak, Kanun'da yer alanlara ek başka birtakım şekil şartları öngörmeleri de mümkündür²¹⁷.

Hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinin TKHK'deki özel sözleşme tiplerinden biri şeklinde görünüm kazanması durumunda ise sözleşmede, Kanun'da bu sözleşme tipi için öngörülen şekil şartları uygulama alanı bulacaktır²¹⁸. TKHK m.4/1 'de tüketici sözleşmelerinde yazılı şekil şartının arandığı durumlarda sözleşmenin nasıl düzenleneceği açıklanmıştır. Bu hüküm çerçevesinde bilgilendirmelerin en az 12 punto büyüklüğünde ve anlaşılabilir bir dil kullanılarak; açık, sade ve okunabilir şekilde düzenlenerek oluşturulup bir nüshasının da tüketiciye verilmesi gerektiği düzenlenmiştir. Bahsedilen nüsha tüketiciye kâğıt ya da kalıcı veri saklayıcısı ile verilebilir. Bu hükmün

²¹⁵ **AKKURT**, s. 191.

²¹⁶ **AKKURT**, s. 192.

²¹⁷ **ÜLGEN**, s. 58.

²¹⁸ TKHK'de yer alan, yazılı şekil şartının arandığı sözleşmeler şunlardır: taksitle satış sözleşmesi, tüketici kredisi sözleşmesi, konut finansman sözleşmesi, işyeri dışında kurulan sözleşmeler, mesafeli sözleşmeler, finansal hizmetlere ilişkin mesafeli sözleşmeler, devre tatil ve uzun süreli tatil hizmeti sözleşmeleri, paket tur sözleşmesi. Ayrıntılı bilgi için bkz. **AYDOĞDU**, s. 197.

uygulanmaması sözleşmenin geçerliğini etkilemese de bir eksiklik olması durumunda eksikliğin sözleşmeyi hazırlayan tarafça derhal giderilmesi gerekmektedir. Hükme uyulmamasının sonucu idari para cezası olarak düzenlenmiştir²¹⁹.

III. İÇERİK

Hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinin içeriği, sözleşme serbestisi kapsamında taraflarca, tarafların dilediği gibi kararlaştırılabilecektir. Fakat taşımacılık işlemini kamu hizmeti olarak yerine getiren deniz ve demir yolu işletmelerinde olduğu gibi, hava yolu işletmelerinde de sözleşme yapma zorunluluğunun söz konusu olduğunu kabul etmek gerekmektedir²²⁰.

IV. UNSURLAR

A. GENEL OLARAK

Sözleşmenin tanımından hareketle üç temel unsurun varlığından söz edilebilir. Bunlar: “*taşıma taahhüdü*”, “*taşımanın sivil hava aracı ile gerçekleşmesi*” ve “*ücret*” unsurlarıdır²²¹. Sivil hava yolu ile yolcu taşımacılığı sözleşmeleri uluslararası nitelikte olabildiğinden ve bu durumda sözleşmelere ilişkin uluslararası mevzuat uygulama alanı

²¹⁹ Eksikliklerin sözleşmenin geçerliğini etkilememesi, uyuşmazlık söz konusu olduğunda bu eksikliklerin hâkim tarafından tamamlayıcı hükümler çerçevesinde tamamlanabilmesini de sağlamaktadır (ASLAN, (Dersler), s. 30).

²²⁰ ÜLGEN, s. 59; CANBOLAT, s. 33.

²²¹ ÜLGEN, s. 41; AKKURT, s. 168.

bulduğundan sözleşmenin bir diğer ayırt edici unsuru, bu durumlar bakımından, “*taşıma işleminin uluslararası oluşu*” şeklinde karşımıza çıkmaktadır²²².

B. TAŞIMA TAAHHÜDÜ

Hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri kapsamında taşıma taahhüdü; yolcunun kalkış noktasından varış noktasına ulaştırılması süreci anlamına gelmektedir²²³. Mevzuat kapsamında taşıma sözleşmesinin kalkış ve varış noktalarını içermesi gerektiği düzenlenmiştir (TSHK.m.107/ f.1, e; Var.K.m.3/ f.1, b, m.4/ f.3, b; Mon.K.m.3/ f.1, a, b), ancak doktrinde yer alan görüşlere göre varış noktasının belirlenmemiş, daha sonra belirlenebilecek şekilde bırakılmış olması halinin de mümkün olabileceği ifade edilmiştir²²⁴. Hava aracının kalkış ve varış noktaları arasındaki mesafe rota olarak ifade edilir. Öte yandan kalkış ve varış noktalarının aynı nokta olarak belirlenebilmesi de mümkündür²²⁵.

Taşıma işleminin gerçekleştirilebilmesi taşıma taahhüdünün varlığına bağlıdır. Taşıma taahhüdü taşıma sözleşmeleri için kurucu unsur niteliğindedir. Taşımanın yapılacağı araç, yukarıda özellikleri açıklanan sivil hava aracı niteliğini haiz olmalıdır.

²²² **AKKURT**, s. 168.

²²³ **ÜLGEN**, s. 41; **SORGUCU**, s. 37; **CANBOLAT**, Ayşe Gül, *Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara, 2009, s. 4; **AKKURT**, s. 168.

²²⁴ **ÜLGEN**, s. 41; **CANBOLAT**, s. 4; **AKKURT**, s. 168. Bazı hava yolu şirketleri tarafından gerçekleştirilen “*kör rezervasyon*” uygulaması varış yerini belirlemeksizin sözleşme yapabilmenin bir örneğini oluşturur. Bu uygulama kapsamında yolcu uygun ücretlerle birkaç varış yeri içinden istediğini daha sonra seçmek üzere uçuş sözleşmesi yapabilmektedir (**AKKURT**, s. 168, dnp. 40).

Bkz. <https://www.eurowings.com/en/discover/offers/blindbooking/how-it-works-blind-booking.html>

(E.T: 05.05.2020).

²²⁵ **CANBOLAT**, s. 4; **AKKURT**, s. 169.

Aracın kimin mülkiyetinde olduğu önem taşımaz; taşıyıcının taşımada kullandığı hava aracını mülkiyetinde bulundurması gerekmez. Taraflar taşıma işinde kullanılacak aracı belirleyebilir ya da bu araç işin mahiyeti kapsamında belirlenebilir. Sözleşme kapsamında bir araç kararlaştırıldığı takdirde taşıma fiilinin bu araçla yerine getirilmemesi halinde taşıyıcının sorumluluğundan bahsedilmesi mümkündür²²⁶.

Taşıma edimi sözleşmenin konusunu oluşturmaktadır. Tüketici işlemleri bakımından sözleşmenin konusunun bir mal ya da hizmet ediminde olduğu hatırlandığında, taşıma edimini bu iki edimden biri olarak değerlendireceğimiz anlaşılır. Bahsedilen hizmet edimi 6502 sayılı Kanun'un 3. Maddesinin 1. Fıkrasının d bendinde, *“Bir ücret veya menfaat karşılığında yapılan ya da yapılması taahhüt edilen mal sağlama dışındaki her türlü tüketici işleminin konusu”* olarak ifade edilmiştir. Bu anlamda taşıma edimini de tüketici hukuku kapsamında bir hizmet olarak değerlendirmek gerekmektedir.

Taşıyıcının taşıma işini bizzat yerine getirmesi gerekmez. Taşıma işinin gerçekleştirilmesi için taşıyıcının yardımcılarının ya da alt taşıyıcıların kullanılması da mümkündür²²⁷.

Hava araçlarına ilişkin taşıma taahhüdü içermeyen pek çok sözleşmenin kurulabilmesi mümkündür²²⁸. Yolcu taşıma taahhüdünün varlığı sözleşmeyi bu sözleşmelerden ayıran temel unsurlardan biridir. Sözleşmenin asli ediminin *“yolcu taşımak”* olmaması halinde hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinin varlığından bahsedilemez. Bunun yanında taşıma sözleşmesinin kapsamına taşıma fiili dışında kalan

²²⁶ ÜLGEN, s. 43.

²²⁷ ÜLGEN, s. 43.

²²⁸ Araç kirası, carter sözleşmeleri ile ilgili düzenlemeye TSHK'nin ikinci bölümünde “Hava Araçları Kullanma Sözleşmeleri” başlığı altında “Kira ve Carter Sözleşmeleri” olarak yer verilmiştir (TSHK m. 118). Bunun yanında yine hava aracı kullanılarak gerçekleştirilen, reklam yapılması amacıyla hava aracı ile havada pano taşınması taşıma taahhüdü içermediğinden hava taşıma sözleşmelerinin konusunu oluşturmamaktadır (ÜLGEN, s. 43).

birtakım yan edimler ve bunlara ilişkin yükümlülükler²²⁹ dahil olabilmektedir. Bu durum sözleşmenin hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi niteliğini etkilemeyecektir²³⁰.

Taşıma taahhüdünün sözleşmede yer almamasının taraf iradelerinin yokluğu sonucunu doğuracağından bahisle bu durumda sözleşmenin yok hükmünde kabul edileceğini ileri sürülmektedir²³¹.

Sözleşmenin hava yolu ile gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Kara ya da deniz yolu ile yapılan taşımalar bu anlamda hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinden farklı bir sözleşme konusu oluşturmaktadırlar. Ancak bu sözleşmelerin bir araya getirilerek oluşturulacak bir güzergaha ilişkin olarak tek bir taşıma faaliyetinin düzenlenmesi mümkündür. Bu durumda multimodal (karma) taşımalarından bahsedilir. Karma taşımalarda taşımanın gerçekleştiği her bir zemin hakkında o zemine ilişkin taşıma sözleşmesi hükümleri uygulama alanı bulmaktadır²³².

Taşıma taahhüdünün varlığının yanında bunun yolcu taşımaya ilişkin bir taahhüt olması gerekmektedir. Yolcunun ve bagajının taşınması hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinde taşıma taahhüdünün konusunu meydana getirmektedir²³³. Yolcu

²²⁹ Yan edim yükümlülükleri, edimin hazırlanmasına, güvenliğine ve gerçekleşmesine ilişkin edimlerken; yan yükümler, kaynağını genellikle dürüstlük kuralından alan, özen gösterme ve diğer davranış yükümleri gibi yükümlülüklerdir (**KILIÇOĞLU**, s. 43-44). Yolcu taşıma sözleşmeleri kapsamında bu kavramların kapsamına girecek pek çok şeyle karşılaşılabilir. Taşıyıcının karşıladığı yemek servisi gibi yan yükümlülükler bu kapsamda değerlendirileceğinden sözleşmenin taşıma sözleşmesi niteliğini etkilemeyecektir (**AKKURT**, s. 167).

²³⁰ **AKKURT**, s. 169.

²³¹ **ÜLGEN**, s. 42; **SORGUCU**, s. 37; **CANBOLAT**, s. 4; **AKKURT** ise bu kapsamda sözleşmenin yok hükmünde sayılmaması gerektiğini, taraf iradeleri dikkate alınarak somut olaya uygun bir başka sözleşme niteliği kazanması ya da kendine özgü sözleşme olarak değerlendirilmesi gerektiğini savunmaktadır (**AKKURT**, s. 169, d.p.n. 41).

²³² **ÜLGEN**, s. 3; **AKKURT**, s. 169.

²³³ **CANBOLAT**, s. 5; **AKKURT**, s. 170.

taşımaya ilişkin taahhüdün kapsamına bagajı taşımanın da girip girmediği tartışmalıdır. Bu tartışmalara ilişkin açıklamalar yolcu başlığı altında yer alacaktır ²³⁴.

C. ÜCRET

Hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinin bir diğer kurucu unsuru ücrettir²³⁵. Sözleşme kapsamında taşıyıcı taşıma taahhüdünde bulunarak yolcu taşıma edimini üstlenmektedir. Bunun karşılığı olarak da yolcunun ücret ödeme borcu ortaya çıkmaktadır. Bu sayede sözleşme tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olmaktadır²³⁶. Ücret hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinde olduğu gibi tüketici sözleşmelerinde de bulunması zorunlu olan bir unsurdur²³⁷. Ücretten anlaşılması gereken taşıma edimine karşılık oluşturabilecek bir menfaattir. Bu anlamda ücretin her zaman para olarak karşılanması gerekmesi de ücret kapsamında değerlendirilecek karşılığın para ile ölçülebilmesi ve maddi olarak ifade edilebilmesi gerekmektedir²³⁸.

Sözleşme bir ticari iş niteliğini haiz olduğundan TTK m. 20’de yer alan “*ücret isteme hakkı*” da sözleşmenin ücret karşılığında yapılacağının bir kanıtı niteliğindedir.

²³⁴ Bkz. §7, II, A.

²³⁵ Ücret kural olarak parayla ödense de kimi zaman ekonomik değeri olan birtakım varlıkların da ücret olarak kabul edildiği görülmektedir. Bu anlamda yolcunun kupon kullanarak ödeme yapması durumunda da ücret unsuru karşılanmış olacaktır.

²³⁶ CANBOLAT, s. 7.

²³⁷ ORAL, s. 564.

²³⁸ GÖLCÜKLÜ, s.33. Bu anlamda uçuş ekibinden bir kimse tatil amaçlı seyahat ederken uçağı kullanıyor ancak bunun karşılığı olarak fazla mesai yapmayı üstleniyor ise ücret koşulunun gerçekleştiği ifade edilmektedir (GÖLCÜKLÜ, s. 32).

Ücretin nasıl belirleneceğine ilişkin bir kısıtlama bulunmamaktadır²³⁹. Taraflar sözleşme kapsamında ücreti serbestçe tayin edebilecekleri gibi genel işlem koşulları ile ya da belirli birtakım tarifelerle de ücretin belirlenebilmesi mümkündür²⁴⁰. Fakat taraflara tanınan bu serbestlik 2013 yılının Aralık ayında yapılan bir düzenleme ile sınırlandırılmıştır. Bu düzenleme ile aktarmasız iç hat uçuşları için tavan fiyat uygulaması getirilmiştir. Bu düzenleme hava yolu şirketlerinin kendi aralarında belirledikleri bir teamülden ibarettir²⁴¹. Ulaştırma Bakanlığının önerisi ile başlatılan bu uygulama zaman zaman hava yolu şirketleri tarafından bozulsa da genel olarak geçerliğini sürdürmektedir²⁴².

TSHK m. 117’de ücretsiz yapılacak yolcu ve yük taşımaları hakkında kuralların Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanacak yönetmelikle düzenleneceği ifade edilmiştir. Montreal Sözleşmesinde ise sözleşmenin bir hava nakliyesi tarafından üstlenilen ücretsiz taşımalara uygulanacağı ifadesine yer verilmiştir. Uygulamada karşılaşılan bazı istisnai ücretsiz taşıma halleri bu ifade kapsamında değerlendirilmektedir²⁴³. Bu taşımaları, ücret alınmaksızın taşımacılık faaliyetinin gerçekleştirildiği hatır taşımacılığı ile karıştırmamak gerekir. Nitekim hatır taşımacılığı ulusal ve uluslararası havacılık kanunlarında yer almadığı gibi hatır taşımacılığı kapsamında tüketici sıfatının kazanılmasından da bahsedilemez²⁴⁴. Bu tarz taşımalar ticari teamüller ya da özel mevzuatlar kapsamında ortaya çıkmıştır. Belirli bir yaş grubunun altındaki çocukların ya

²³⁹ Türk Hava Yolları tarafından belirlenen ücret koşulları için bkz: <https://www.turkishairlines.com/tr-tr/bilgi-edin/ucret-kosullari/> (E.T: 06.02.2020).

²⁴⁰ **ÜLGEN**, s. 44; **CANBOLAT**, s. 8.

²⁴¹ <https://www.sozcu.com.tr/2019/ekonomi/ucak-biletlerinde-tavan-fiyat-uygulamasi-basladi-5390191/> (E.T: 27.03.2020).

²⁴² <https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2019/10/15/ic-hat-ucak-bileti-fiyatlarinda-450-tlik-tavan-fiyat-uygulamasi-basladi> (E.T: 27.03.2020).

²⁴³ **GÖLCÜKLÜ**, s. 33.

²⁴⁴ **YERKAYA**, s. 56.

da annelerinin kucağında seyahat eden bebeklerin kimi zaman ücretsiz taşınabildiği görülmektedir; ancak genel uygulama bebekler için dahi indirimli ücret tarifesi uygulanarak da olsa ücret alınmasını öngördüğünden bu taşımalarda da ücret unsurunun karşılandığı görülecektir²⁴⁵.

Ücretin üçüncü kişiler tarafından ödenmesi mümkündür, ancak kişinin kendisine özgülenerek tanımlanmış birtakım promosyon imkanları ile aldığı bir bileti üçüncü bir kişiye kullandırma imkânı bulunmamaktadır²⁴⁶.

Ücret, tüketicinin hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi yapmakla kendisine sunulacak edimler karşılığında bir bütün olarak ödemeyi üstlendiği bedeldir. Sözleşme ile belirlenen bedel haricinde ek bir bedelin kural olarak tüketiciden istenmemesi gerekmektedir. Bu husus 6502 sayılı Kanun m. 4/3'te: *“Tüketiciden; kendisine sunulan mal veya hizmet kapsamında haklı olarak yapılmasını beklediği ve sözleşmeyi düzenleyen yasal yükümlülükleri arasında yer alan edimler ile sözleşmeyi düzenleyen kendi menfaati doğrultusunda yapmış olduğu masraflar için ek bir bedel talep edilemez.”* şeklinde ifade edilmiştir. Taşıma edimi birden fazla edim olarak gerçekleştirilebilir ya da yan edimler içerebilir. Bu durumda yan edimlerin her zaman sözleşmede kararlaştırılan ücret bedelinden tahsil edileceği bir düzenleme fiyat artışlarına neden olarak tüketicinin zararına sonuçlar doğurabileceğinden²⁴⁷, yapılması gereken asli edimlerin ve yan edimlerin net bir şekilde birbirinden ayrılarak, sözleşme kapsamında belirlenen ücretin hangi edimleri ihtiva ettiğinin açık bir şekilde ortaya konulmasıdır. Kaldı ki, taşıyıcının

²⁴⁵ Montreal sözleşmesi sadece ücretli taşımalara yönelik uygulama alanı bulduğundan sözleşme kapsamında bebekten ücret alınmıyorsa bu durumda Montreal sözleşmesinin sağladığı hak ve imkanların uygulama alanı bulup bulmayacağı tartışmalıdır (GÖLCÜKLÜ, s. 33).

²⁴⁶ <https://www.airporthaber.com/thy-haberleri/thy-calisanlarini-ucuracak.html> (E.T: 17.04.2020).

²⁴⁷ ASLAN, (Dersler), s. 31.

kendisini korumak adına yaptığı masrafları tüketiciye yükletmesi hakkaniyete de uygun değildir.

Hava yolu şirketlerinin yükledikleri asli edim, yolcuları ve yolcuların el bagajlarını taşımaktır. El bagajı dışında kalan bagajların taşınması, taşıma faaliyeti kapsamında yolculara sigorta yapılması²⁴⁸ ve taşıma esnasında sunulan yiyecek ve içecek servisi ise yan edimlerdir. Taşıma sözleşmesi kapsamında tüm bu yan edimleri talep eden bir tüketiciden ek bedel talep edilebilir ve bu edimlerden yararlanmaksızın uçan tüketicinin bu edimlerin bedelini ödemediği, daha ucuza seyahat etmeyi talep etmesi yerindedir²⁴⁹. İçerdiği yan edimler bakımından farklılaşarak her yolcunun farklı imkanlara sahip bir uçuş deneyimi gerçekleştirmesi mümkündür. Sunduğu imkanlar doğrultusunda da edimin ücreti değişkenlik gösterir. Uygulamada pek çok hava yolu şirketi sözleşme akdedilmeden önce, yiyecek ve içecek servislerinden ek bedel talep edildiğini tüketicilere duyurmaktadır. Bu sayede bu edimlere ilişkin bedellerin uçak bileti ücretine dahil olmadığı tüketiciye bildirilmiş olmaktadır²⁵⁰.

Sözleşmenin bir tüketici işlemi olması nedeniyle TKHK'de düzenlenen temel ilkeler dikkate alındığında, tüketicinin kendisinden talep edilecek her türlü ücret ve masrafa ilişkin bilgilendirilmesi gerekmektedir. Bilgilendirmenin kapsamında: vergiler, zorunlu fon kesintileri, yakıt harcı, hizmet ve check-in bedelleri gibi ücretlerin de yer alması gerekir. Bu nedenle sözleşmeyi düzenleyen taraf tüketiciye bu yönde bir bilgilendirme yapmadığında tüketiciden bu masrafları talep edemez. Ancak sözleşme

²⁴⁸ Burada anlaşılması gereken zorunlu olmayan, ihtiyari sigortalardır. Hava yolu şirketlerinin yolcu sigortası yapmaları zorunludur. Bu örnek TBMM Komisyon Raporunda yer alan 6502 sayılı Kanun'un 4. maddesinin gerekçesinden alındığından ifadede sigorta kavramına yer verilmesi bir muğlaklığa neden olmuştur. *Aydoğdu* bu anlamda özel seyahat sigortasından bahsedildiğinin vurgulanması gerektiğini ifade etmektedir. **AYDOĞDU**, s. 201.

²⁴⁹ **ASLAN**, (Dersler), s. 32.

²⁵⁰ **AYDOĞDU**, s. 201.

yapıldıktan sonra ortaya çıkan zorunlu sigorta ya da vergi gibi hususlar istisnai bir duruma yol açar. Buna benzer zorunlu ödemelerin sonradan ortaya çıkabilmesi muhtemel olduğunda, bunların tüketiciye yükletilebilmesi de mümkündür. Böyle bir durumla karşı karşıya kalındığında yaşanacak mağduriyetlerin önüne geçilebilmesi açısından en yararlı çözüm; ortaya çıkacak ek ödemelere ilişkin tüketicinin bilgilendirilmesi yönünde olacaktır²⁵¹. Bilgilerin yazılı olarak sözleşmenin eki şeklinde tüketiciye verilmesi zorunludur (TKHK m. 4/4). Kanun, uzaktan iletişim araçları ile kurulan sözleşmelerde, sözleşmelerin elverdiği şekilde tüketiciye bilgilendirme yapılmasını kabul etmiş, bunun dışındaki haller için ise “*kâğıt üzerinde yazılı olma*” ifadesini kullanmıştır. Tüketici işlemlerinin yazılı şekle bağlandığı durumlarda bilgilerin kalıcı veri saklayıcısı aracılığıyla iletilebileceğine yer veren düzenleme bu hüküm kapsamında anılmamıştır. Hüküm, tüketicinin ücret hakkında bilgi sahibi olarak piyasadaki diğer hizmetlerle karşılaştırma yapabilmesini, bu sayede hizmeti satın almaya karar verdiği takdirde bu anlamda bilinçlenmiş olmasını hedeflemektedir. Bu hükme uyulmamasının sonucu idari para cezası yaptırımını olarak belirlenmiş (TKHK m. 77/1) ve hükme uyulduğunun ispat külfeti sözleşmeyi düzenleyene bırakılmıştır (TKHK m. 4.).

²⁵¹ **AYDOĞDU**, s. 203; **GÖKTEPE**, Hülya, “Hava Yolu Taşımacılığında Yolcu Haklarına İlişkin Muhtelif Hukuk Düzenlemelerindeki Farklılıkların Giderilmesi Çabaları: ICAO ve IATA’nın Önerileri” in **KARAGÖZ** Havva/ **SİRMEN** Kazım Sedat/ **ASAR** Bilge Erson, (ed.), *Sivil Havacılık Hukukunda Güncel Gelişmeler Sempozyumu*, İstanbul, 2019, s. 180.

D. TAŞIMANIN SİVİL HAVA ARACIYLA OLMASI

Hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinin bir diğer unsuru taşıma işleminin hava aracı ile gerçekleştirilmesidir. Hava aracına ilişkin açıklamalar önceki bölümlerde yer aldığından burada bu açıklamalara tekrar yer verilmeyecektir²⁵².

§ 7. SİVİL HAVA YOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMELESİNİN TARAFLARI

I. TAŞIYICI

A. TAŞIYICI SIFATI

Taşıyıcı, hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinin yolcuya taşıma taahhüdünde bulunan tarafını oluşturur²⁵³. Taşıyıcı, karşılığında bir ücret almak sureti ile taşıma taahhüdünde bulunur²⁵⁴. Sivil hava yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerinin bir tüketici işlemi olabilmesi taşıyıcının niteliği açısından da birtakım şartlara bağlıdır. Tüketici hukuku; tüketicinin sözleşmenin güçsüz tarafı olduğundan hareket eder ve bu nedenle tüketiciyi korumayı hedefler. Tüketicinin zayıflığı elbette görecedir. Bu zayıflığı değerlendirmede ise karşılaştırılacak kişi olarak sözleşmenin diğer tarafında yer alan satıcı ya da sağlayıcının gücü esas alınacaktır. Bu nedenle satıcı ve sağlayıcının kim olduğu açıklandığında bunun tüketiciyle eşit koşullarda bir kimse olmadığı anlaşılır. Nitekim sözleşme konusu edimi talep eden taraf karşısında meslekten olmayan, kendisi

²⁵² Bkz. §1, II.

²⁵³ ÜLGEN, s. 59; KANER, s. 45; SÖZER, s. 36; GÖLCÜKLÜ, s. 43.

²⁵⁴ ÜLGEN, s. 59; SÖZER, s. 36 TTK m. 850/2'nin son cümlesinden hareketle bu çıkarım yapılmaktadır.

gibi bir mal ya da hizmeti satmada tecrübesiz birini bulduğunda aralarındaki ilişkiye genel hükümler uygulanacaktır²⁵⁵.

Tüketici işlemlerinde tüketiciyle ilişkiye geçen karşı taraf ticari veya mesleki amaçlarla hareket eden bir gerçek ya da tüzel kişi olmalıdır. Bu kişiler satıcı ya da sağlayıcı olarak adlandırılırlar. Hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri TKHK kapsamında hizmet olarak değerlendirildiğinden, taşıyıcının buradaki görünümünün sağlayıcı olması gerekmektedir. Sağlayıcı: “*Kamu tüzel kişileri de dâhil olmak üzere ticari veya mesleki amaçlarla tüketiciye hizmet sunan ya da hizmet sunanın adına ya da hesabına hareket eden gerçek veya tüzel kişi*” olarak Kanun’da tanımlanmıştır. Bu anlamda tüketicilerin işlem akdettiği taşıyıcıların ticari veya mesleki amaçlarla hareket eden bir kişi olması ya da bu kişinin adına ya da hesabına hareket eden gerçek veya tüzel bir kişi olması gerekmektedir.

Taşıyıcının her zaman TKHK kapsamında sağlayıcı olup olmadığı önemli bir tartışma konusudur. Nitekim TTK m.850/3’e göre taşıma işlerinin ticari işletme faaliyeti olduğu ifade edilmiştir. Ne var ki hükmün devamında yer alan, eşya ve yolcu taşımayı arızı olarak üstlenen kişilere ilişkin hüküm birtakım tartışmalara neden olmuştur. Bu tartışmalar uygulanacak hukukun belirlenmesi noktasında ortaya çıkmıştır²⁵⁶. Bu görüşe göre bir kimse ticari işletme faaliyeti ya da meslek icrası kapsamında olmaksızın da taşıyıcı olabilmektedir²⁵⁷. Böyle bir durum söz konusu olduğunda uygulanacak hükümler,

²⁵⁵ AYDOĞDU, s. 65.

²⁵⁶ ÜLGEN, s. 60.

²⁵⁷ TD. 1963/5183 E., 1964/440 K., 11.02.1964 T. “...*Taşıma sözleşmesinin varlığı için taraflardan birinin taşıyıcılığı sanat ve meslek olarak seçmesi şart değildir. Davalının mesleğinin esasen taşıyıcı olmaması halinde dahi, davacının bir taşıma sözleşmesi yapmasına hukuken bir engel yoktur...*” ; aksine görüşü içeren karar için bkz. Yargıtay 11.HD. 1979/4423 E., 1980/5256 K., 13.11.1980 T., “...*Taşıyıcı, taşımacılığı kendisine meslek edinen ve ücret karşılığında yolcu ya da eşya taşıma işini üzerine alan kimsedir. ...*” (AKKURT, dpn. 341).

TTK bakımında taşıma sözleşmelerine ilişkin diğer koşulların eksik olması hallerinde olacağı gibi genel anlamda taşıma sözleşmesi hükümleri olacaktır. Uygun düştüğü sürece bu taşımalara da TTK ve özel düzenleme hükümleri uygulanabilecektir²⁵⁸, ancak tüketici işlemleri bakımından taraflardan tüketicinin karşısında yer alan tarafın ticari veya mesleki bir amaçla hareket etmesi gerektiğinden bu kapsamda akdedilen sözleşmeler bakımından yolcu TKHK kapsamında koruma imkanlarından yararlanamayacaktır²⁵⁹. Bu nedenle bu tartışma her ne kadar tamamlayıcı hükümler kapsamında TTK'nin uygulanacağından hareketle²⁶⁰ gereksiz bir tartışma olarak atfedilebiliyor olsa dahi çalışmamız kapsamında büyük önem taşımaktadır. Nitekim Kanun'un bu düzenlemesine ilişkin diğer görüşler de meslek olarak taşıma faaliyeti yapmamanın bu sıfatın belirlenmesinde bir rolü olmadığını savunur²⁶¹.

Taşıyıcının hava aracının sahibi ya da işleticisi olması gerekmediği gibi, hava taşıma faaliyetleri yanında kara ve deniz taşıyıcılığı anlamında da faaliyet gösteren biri olabilmesi de mümkündür²⁶². Doktrinde kullanılan kavram çoğu zaman taşıyıcı olarak karşımıza çıksa da taşıyan kavramına da yer verildiği görülmektedir²⁶³.

²⁵⁸ ÜLGEN, s. 60.

²⁵⁹ AKİPEK ÖCAL, Şebnem, "Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Kapsamında Tüketici İşlemi ve Uygulanması" in HAMAMCIOĞLU, Esra/ KAZMACI UZUN, Özge/ YARDIM, Ertan/ KARAMANLIOĞLU, Argun/ SAYIN, Zeliha Gizem, (ed.), *Tüketicinin Korunması Hakkında Kanuna Disiplinler Arası Yaklaşım*, Ankara, 2016, s. 17.

²⁶⁰ AKKURT, s. 111.

²⁶¹ KANER, s. 45.

²⁶² KANER, s. 45.

²⁶³ ÇELİKTAŞ, İlyas, *Hava Taşıma Hukuku Sempozyumu*, İstanbul, 2012, s. 113.

B. TAŞIYICI TÜRLERİ

1. Genel Olarak

Sivil hava yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerinde sözleşmenin taraflarından biri olan taşıyıcı her zaman taşıma edimini yerine getiren kişi olmak zorunda değildir²⁶⁴. Taşımayı taahhüt eden ve gerçekleştiren kişiler farklı kişiler olabilirler ya da sözleşmede taşımanın birden fazla taşıyıcı tarafından gerçekleştirilmesi kararlaştırılabilir²⁶⁵.

1961 tarihli Guadalajara Ek Sözleşmesinde²⁶⁶ ayrı ayrı “*akdi taşıyıcı*” (*contracting carrier*) ve “*fiili taşıyıcı*” (*actual carrier*) kavramlarına yer verilmiştir, Montreal Konvansiyonunun 39. maddesinde bu taşıyıcılar tanımlanmış, devam maddelerinde ise taşıyıcıların sorumlulukları düzenlenmiştir. Taşıyıcı sözleşme kapsamında 3 farklı sıfat kazanabilmektedir. Akdi taşıyıcı, fiili taşıyıcı ve ardışık taşıyıcı olabilmektedir. Bunun yanında sözleşmenin temsilci aracılığı ile kurulduğunda taşıyıcı sıfatının kim tarafından ve ne zaman kazanıldığına da bu bölümde değinilecektir.

2. Akdi Taşıyıcı

Akdi taşıyıcının Guadalajara Ek Sözleşmesinde yer alan tanımı “*bir yolcu veya gönderici ile veya yolcu veya gönderici namına hareket eden bir kişi ile akdettiği, Varşova Konvansiyonuna tâbi bir taşıma sözleşmesine taraf olan bir kişi*” şeklindedir (Guadalajara Ek Sözleşmesi m. 1/b). Montreal Konvansiyonu ile bu kavram “*...bu sözleşmenin hükümlerine tâbi bir taşıma kontratını esas alan kişi olarak bir yolcu ya da*

²⁶⁴ AKKURT, s. 113.

²⁶⁵ AKKURT, s. 113.

²⁶⁶ Guadalajara Sözleşmesi kapsamında taşıyıcı, taşıma işini meslek edinen kişi olarak ele alınmıştır. Bkz: ÜLGEN, s. 60.

gönderen ile, ya da yolcu ya da gönderen adına hareket eden bir şahıs ile yaptığında...” ifadeleriyle açıklanmıştır (Montreal Konvansiyonu m. 39). Bu açıklamadan hareketle akdi taşıyıcı, hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinde taşıma taahhüdünde bulunan kişidir²⁶⁷. Akdi taşıyıcının özelliği taşıma faaliyetini “*taahhüt eden*” sıfatını haiz olmasıdır²⁶⁸. Bu taşıyıcının hava taşıma işletmecisi, hava aracının maliki ya da işleteni veya çarterer²⁶⁹ olması gerekmez, taşıyıcı kendi edimi ile taşıma borcunu üstlenmektedir²⁷⁰. Taahhütte bulunmak akdi taşıyıcı olmanın belirleyici (tayin edici) unsuru olduğundan taahhüt işleminin konusu her olay bakımından önem arz etmektedir. Seyahat acenteleri²⁷¹, tur şirketleri gibi işletmeler; aracı sıfatlarını ortaya koymaksızın taşıma edimine ilişkin taahhütte bulunmaları ve daha sonra bu edimin gerçekleşmesi hallerinde taşıyıcı sayılacaklardır²⁷².

Akdi taşıyıcının kim olduğunun ispatına ilişkin yolcu için düzenlenmiş olan bilet karine oluşturmaktadır²⁷³. Böylece bilette taşıyıcı olarak görünen kimsenin bu sözleşme bakımından akdi taşıyıcı olduğu kabul edilebilecektir. Bu karinenin aksini ispatlamak her zaman mümkündür.

²⁶⁷ ÜLGEN, s. 61; GÖLCÜKLÜ, s. 46; BİRİNCİ UZUN, Tuba, *Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcıların Sorumluluğu*, Ankara, 2020, s. 60.

²⁶⁸ ÜLGEN, s. 61.

²⁶⁹ Carter sözleşmesi yapan kişi bu şekilde ifade edilmektedir. Bkz. ÜLGEN, s. 61.

²⁷⁰ ÜLGEN, s.61; AKKURT, s. 114.

²⁷¹ IATA acenteleri kendi adlarına taşımacılık yapmadıklarından sadece aracılık faaliyetlerinde bulduklarından taşıyıcı sayılmamaktadırlar.

²⁷² ÜLGEN, 61-62. Hatta bu kimseler ayrı ayrı taşıyıcılarla yapılan sözleşmelere ilişkin aracılık faaliyetinde bulunmuş fakat yolcu bütün seyahat bakımından sorumluluğun üstlenildiğine dair bir izlenime kapılmış ise yine taşıyıcı sıfatı bu kişiler tarafından kazanılmış olacaktır.

²⁷³ ÜLGEN, s. 62; GÖLCÜKLÜ, s. 46.

3. Fiili (Gerçek) Taşıyıcı

Fiili taşıyıcı, akdi taşıyıcıdan yetki alarak taşıma işleminin bir kısmını ya da tamamını yerine getiren taraftır²⁷⁴. Bu taşıyıcıya ilişkin tanımlama Guadalajara sözleşmesinde “*akdi taşımacı tarafından verilen yetkiye dayanarak (b)paragrafındaki taşımayı kısmen veya tamamen yapan*” şeklinde yer almıştır (Guadalajara Ek Sözleşmesi m.1/c). Maddenin devamında “*ancak o kısma ilişkin olarak Varşova Sözleşmesine göre birbirini ardına taşıma yapan taşıyıcı olmayan, akdi taşıyıcı dışındaki bir şahıs*” ifadelerine yer verilerek, fiili taşıyıcının ardışık taşıyıcı olmaması gerektiğine dikkat çekilmiştir. Montreal Konvansiyonunda ise fiili taşıyıcının tanımı, “*anlaşmalı taşıyıcıdan²⁷⁵ aldığı yetkiyle, ancak bu Sözleşmenin anlamı kapsamında müteselsil taşıyıcı kısmı ile ilgili olmadan, taşımanın tamamını ya da bir kısmını*” gerçekleştiren, akdi taşıyıcıdan başka bir kişi olarak yapılmıştır (Montreal Sözleşmesi m. 39/ c. 2).

Sözleşme kapsamında akdi taşıyıcının bir başka kişiye yetki vermek suretiyle taşıma işini bu kişiye devretmesi halinde, taşıma fiilini yerine getirecek bu yeni kişiye alt taşıyıcı adı verilmektedir²⁷⁶. Alt taşıyıcı ile fiili taşıyıcı kavramlarının birbirine karıştırılmaması gerekir. Fiili taşıyıcı taşıma fiilini bilfiil yerine getirmeyi üstlenirken alt taşıyıcı da bir başkası ile sözleşme yaparak sözleşmeyi başka bir fiili taşıyıcıya yaptırmaktadır²⁷⁷. Fiili taşıyıcı akdi taşıyıcı tarafından kendisine tanınan bir yetki çerçevesinde taşıma fiilini yerine getirmektedir. Bu ilerleyen bölümlerde değinilecek olan sözleşmeyi eser sözleşmesi olarak nitelendiren görüşe uygunluk göstermektedir. Nitekim

²⁷⁴ ÜLGEN, s. 63-64; GÖLCÜKLÜ, s. 48; BİRİNCİ UZUN, s. 60.

²⁷⁵ Sözleşmenin Türkçeye çevrilen metninde akdi taşıyıcı, anlaşmalı taşıyıcı olarak yer almıştır. Bu orijinal metinde “*contracting*” sözcüğünün kullanılması nedeniyledir.

²⁷⁶ Bu durumda akdi taşıyıcı da üst taşıyıcı olmaktadır (AKKURT, s. 116).

²⁷⁷ AKKURT, s. 117.

eser sözleşmelerinde de yüklenici ifanın başkası tarafından gerçekleştirilmesi için işi devredebilmektedir²⁷⁸.

Akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcının uğranılan zararlar kapsamında müteselsil sorumlulukları vardır²⁷⁹. Fakat fiili taşıyıcı sadece işin kendisi tarafından gerçekleştirilen bölümünden sorumlu iken akdi taşıyıcı fiili taşıyıcı tarafından yerine getirilen bölüm de dahil olmak üzere taşımanın tamamından sorumlu olmaktadır²⁸⁰. Fiili taşıyıcı akdi taşıyıcının çalışanı ya da temsilcisi değildir. Akdi taşıyıcı ile arasında kurulan bir sözleşmeye ya da akdi taşıyıcı tarafından kendisine verilen bir yetkiye dayanarak; ifayı gerçekleştiren bağımsız bir taşıyıcı olmaktadır²⁸¹. Fiili taşıyıcı ile yolcu arasında doğrudan bir sözleşme ilişkisi kurulmamaktadır²⁸².

Fiili taşıyıcı olmanın görünülerinden biri code-share anlaşmalarıdır²⁸³. Ortak uçuş, kod paylaşım olarak adlandırılan bu anlaşmalar kapsamında hava yolu şirketleri belirli hatlarda ortak sefer gerçekleştirmek amacıyla birbirleri ile anlaşma yapmaktadırlar. Bu sayede bir yolcu tek bir bilet almak suretiyle bilet aldığı hava yolu şirketinin kendi bünyesinde uçuş yapmadığı bir varış noktasına anlaşmalı şirketler

²⁷⁸ Yüklenicinin kişisel nitelikleri önem arz etmediği takdirde işin alt yükleniciye devredilmesi mümkündür. Detaylı bilgi için bkz: **KERMAN**, Evrim, “Eser Sözleşmelerinde Şahsen İfa, Şahsi Yönetim Altında İfa ve Eseri Başkasına Yaptırma”, *İstanbul Aydın Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, S. 2, Aralık 2017, s. 20, https://acikarsiv.aydin.edu.tr/bitstream/11547/1627/1/hukuk_fakultesi_3_2.pdf#page=27 (E.T: 21.08.2020).

²⁷⁹ **ÜLGEN**, s. 64.

²⁸⁰ Sorumluluğun kapsamının bu şekilde düzenlenmesi Montreal sözleşmesine dayanmaktadır (**GÖLCÜKLÜ**, s. 49).

²⁸¹ **GÖLCÜKLÜ**, s. 49.

²⁸² Bunun yanında fiili taşıyıcının Montreal ya da Varşova Konvansiyonları gereğince ardışık taşıyıcı da olmaması gerekmektedir (**AKKURT**, s. 117- 118).

²⁸³ THY'nin anlaşmalı olduğu hava yolu şirketleri için bkz. <https://www.turkishairlines.com/tr-tr/bilgi-edin/codeshare-ortak-ucus/> (E.T: 06.02.2020).

tarafından yapılan taşımlarla ulaşabilmektedir. Code-share anlaşmalarında anlaşmalı olup bu uçuşu gerçekleştiren taşıyıcı fiili taşıyıcı olmaktadır²⁸⁴.

4. Ardışık (Mütevali) Taşıyıcı

Ardışık taşıyıcı (*successive carrier*), Varşova ve Montreal Konvansiyonlarında tanımlanan aynı zamanda TSHK'de de hakkında düzenlemelere yer verilen bir taşıyıcıdır. Varşova Konvansiyonunda, birkaç hava taşıyıcısı tarafından yapılacak olan taşıma işleminin, bir anlaşmalar dizisi ya da tek bir anlaşma olarak kararlaştırıldığına bakılmaksızın taraflarca tek bir iş olarak kabul edildiği durumlarda, sözleşmenin amacı bakımından bölünmez bir taşıma olarak kabul edileceği, açıklaması yer almaktadır (Varşova Konvansiyonu m.1/3). Montreal Konvansiyonunda da ardışık taşımalar düzenlenirken taraflar aralarında tek bir taşıma faaliyeti olması üzerine anlaşma sağlamışlarsa, sözleşmenin amacı gereği bölünmemiş tek bir taşıma olarak kabul edileceğine yer verilmiştir (Montreal Konvansiyonu m.1/3).

Taşımanın ardışık taşıma kabul edilebilmesi ve taşıyıcıların ardışık taşıyıcı olarak adlandırılabilmesi; sözleşmenin ya da sözleşmelerin konusunu oluşturan taşıma ediminin yer ve zaman bakımından parçalara bölünmüş olmasına ve bu parçalara ayrılmış edimlerin yerine getirilmesiyle tek bir taşıma faaliyetinin oluşacağı yönünde taraflar arasında bir anlaşma olmasına bağlıdır²⁸⁵. Taraflar arasında olması beklenen bu anlaşma nedeniyle, her taşıyıcının sözleşmenin ifa edeceği bölümü üzerine taahhütte bulunmakla aynı zamanda akdi taşıyıcı sıfatını da kazanacağı yönüne de görüşler vardır²⁸⁶. Buna karşılık akdi taşıyıcının sözleşmenin ardışık taşıma olarak gerçekleşeceği konusunda

²⁸⁴ GÖLCÜKLÜ, s. 50.

²⁸⁵ ÜLGEN, s. 66; AKKURT, s. 119; GÖLCÜKLÜ, s. 52.

²⁸⁶ SÖZER; s. 47; GÖLCÜKLÜ, s. 52.

yolcuyu bilgilendirmesi ve yolcunun bunu kabul etmesi halinde de ardışık taşımadan bahsedilebilmektedir²⁸⁷. Bahsedilen ikinci durumda da birden fazla taşıyıcının yolcu taşımak üzere taahhütte bulunduğu ve yolcunun başka birtakım taşıyıcılar tarafından taşınmayı kabul ettiği göz önünde bulundurulursa, bu durumda yine taraflar arasında taşıma sözleşmesinin varlığından ve sözleşmeyi bizzat yapmamış olan geri kalan ardışık taşıyıcıların da akdi taşıyıcı sıfatını kazanmalarından bahsedilebilir.

Taşımaya ilişkin parçalara ayrılmış sözleşmelerin ayrı ayrı ya da tek bir sözleşme olarak düzenlenmeleri önem arz etmez; önemli olan sözleşme kapsamında tarafların bütün bu işlemlerin tek bir taşıma faaliyetini meydana getireceği noktasında anlaşmış olmalarıdır²⁸⁸. Tarafların aralarındaki anlaşma bu şekilde olmadığında sorumluluk ilk taşıyıcıda kalacak; her taşıyıcıya taşımanın tamamından sorumlu olan akdi taşıyıcı gibi başvurulması mümkün olmayacaktır²⁸⁹.

Sonuç olarak ardışık taşımadan bahsedilebilmesi için: taşıma faaliyeti; yer ve zaman bakımından birbirinden ayrılmış ancak birbirini takip eden taşımalarından oluşmalı, taraflarca tek bir işlem olarak kabul edilmeli ve taşımanın birden çok ardışık taşıyıcı tarafından gerçekleştirileceği kararlaştırılmalıdır. Ardışık taşımalarda taşıyıcıların müteselsil sorumlulukları vardır²⁹⁰.

²⁸⁷ **AKKURT**, s. 121.

²⁸⁸ **AKKURT**, s. 120.

²⁸⁹ Yargıtay 11. HD. 1999/5531 E., 1999/7886 K., 15.10.1999 T. “ ...birden fazla taşıyanlar tarafından peşe peşe icra edilecek bir taşıma işleminin Konvansiyon hükümlerine tabi olabilmesi için taraflar arasında karşılıklı bir anlaşma yapılması gerekir. Bu anlaşmaya her bir taşıyanın, yük göndericisi ile ayrı ayrı anlaşma yapması, ya da bir taşıyanın diğer taşıyanları temsilen taahhütte bulunması gerekir.”, <https://legalbank.net/arama> (E.T: 18.09.2019).

²⁹⁰ **SÖZER**, s. 48.

5. Temsilci Aracılığıyla Kurulan Sözleşmelerde Taşıyıcı

Sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinin temsilci aracılığı ile akdedilmesi de mümkün olmaktadır²⁹¹. Temsil kurumu çerçevesinde taşıyıcı ad ve hesabına işlem yapan acenteler kural olarak taşıyıcı olmamaktadırlar²⁹². Acenteler IATA üyesi olan ve IATA üyesi olmayanlar olarak ikili bir ayrıma tâbi tutulmuşlardır. Aranılan nitelikleri karşılayan ve IATA- acente listesinde adı yer alan acenteler IATA acenteleridir.

Taşıyıcı, IATA acentesi aracılığıyla sözleşme yaptığında sözleşmeye doğrudan taraf olmaktadır. Bunun nedeni IATA acentelerinin doğrudan taşıyıcının adına ve hesabına işlem yapmalarıdır. IATA acentesi dışında kalan acenteler ise yolcu temsilcisi olarak işlem yapmaktadırlar²⁹³. IATA acenteleri ve IATA olmayan acentelerle kastedilen seyahat acenteleridir²⁹⁴.

Doğrudan, taşıyıcı adına ve hesabına işlem yapılması durumları dolaysız temsildir. Bu ilişkide sözleşmeden doğan hak ve borçlar kendiliğinden teslim olunana yani taşıyıcıya geçmektedir²⁹⁵. Taşıyıcı dolaysız temsil ile kurulan sözleşme sonucunda akdi taşıyıcı sıfatını kazanacağından temsilcinin taşıyıcı sıfatını kazanmasından bahsedilemez. Fakat sözleşme dolaylı temsilci aracılığı ile kurulmuş ise yani temsilci kendi adına ama temsil olunan hesabına hareket etmiş ise sözleşmeden kaynaklanan hak ve borçlar temsilci üzerinde doğacaktır. Bu dolaylı temsil işlemi temsilcinin taşıyıcı sıfatını kazanmasına neden olacaktır. Bu aşamadan sonra yapılması gereken temsilcinin üzerinde doğan hak ve borçların taşıyıcıya devredilmesidir. Hak ve borçlar, alacağın devri

²⁹¹ AKKURT, s.123.

²⁹² AKKURT, s.123; ÖZDEMİR, s. 8.

²⁹³ ÜLGEN, s. 73; AKKURT, s. 123, dpn. 389.

²⁹⁴ ÜLGEN, s.73.

²⁹⁵ AKKURT, s. 124.

ve borcun nakli hükümleri doğrultusunda taşıyıcıya devredildiğinde temsilcinin taşıyıcı sıfatı sona erer; ancak bu devir gerçekleşene kadar temsilci taşıyıcı sıfatını haiz olur²⁹⁶.

II. GENEL OLARAK TAŞINAN KAVRAMI

Sivil hava yolu ile yapılacak taşımalarda bu hukuki işlemin konusu taşınandır. Taşıma fiilinin konusu canlı ya da cansız varlıklar olabilmektedir. Söz konusu bu varlıkların hukuki niteliğini açıklamak ise onlara uygulanacak hükümlerin belirlenmesi açısından önem arz etmektedir²⁹⁷. Ulusal mevzuatta yer alan düzenlemeler dikkate alındığında 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Taşıma İşleri başlıklı dördüncü bölümünde taşıyıcının tanımı içerisinde taşınanın neler olabileceğine de işaret edilmiştir. Taşıyıcı “*eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kimse*” olarak tanımlanmıştır. Bu tanımlamadan hareketle hava yolu taşımacılığının konusunun insan ya da eşyadan oluşması beklenir. Söz konusu maddenin devamında (TTK m. 850/1) her türlü yükün eşya kapsamında olduğu da ifade edilmiştir.

Türk Sivil Havacılık Kanunu ise söz konusu ayrımı yolcu ve yük taşımacılığı olarak yapmıştır. Yolcu haricinde kalan ve taşımaya konu olabilen diğer varlıklar cansız varlıklar olarak değerlendirilmektedir. Bu farklılık cansız varlıklara ilişkin bir isimlendirme tartışmasını beraberinde getirmiştir. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunda eşya kavramına yer verilmesi bunu izleyen Lahey ve Montreal Protokollerinde yük sözcüğünün kullanılması ve hatta kimi durumlarda yük ve eşya kavramlarının bir arada kullanılması bu karışıklığın devamına yol açmıştır. Nihayetinde yük kavramını eşyanın taşımacılık esnasında sahip olduğu isim olarak tanımlamakla bu tartışmalara bir son

²⁹⁶ AKKURT, s. 124.

²⁹⁷ Bu ayrım neticesinde yolcu ya da eşya taşımaya ilişkin hükümler uygulama alanı bulacaktır. Bkz. SÖZER, s. 2.

verilmesi hedeflenmiştir²⁹⁸. Bunun yanında eşya olarak değerlendirilmeyen birtakım cansız varlıklar da²⁹⁹ yük adı altında sivil hava yolu taşımacılığının konusu olabilmektedir³⁰⁰. Cenaze de cansız varlıklar kategorisinde sayılmaktadır³⁰¹ ve taşıma sözleşmeleri kapsamında yük olarak sınıflandırılır. Yolcunun bagajı yolcu taşımasına dahil olduğunda ise bu onu yük taşıma sözleşmesinin konusu yapmaz³⁰². Cenaze ve hayvan yük olarak kabul edilerek yük taşıma sözleşmelerine göre hak ve sorumluluklar düzenlenirken, bagaja ilişkin düzenlemeler yolcu taşıma sözleşmesi kapsamındadır³⁰³.

Bu çalışmanın kapsamını esas olarak canlı taşımacılığı oluşturmaktadır. Canlı denildiğinde hayvanların bu kapsam dışında bırakılması kavramlarla hemen bir yere varmak isteyişimizin doğurduğu bir talihsizliğin sonucudur. Nitekim canlı taşınan yani insan bu taşıma faaliyeti ve taşıma faaliyetinin dayandığı taşımacılık sözleşmesi kapsamında birtakım hak ve borçlara sahip olan bir gerçek kişidir. Bu kapsamda tüketici kendisine yeni bir sıfat kazanarak (yolcu) hava yolu ile yolcu taşımacılığı sözleşmelerinin bir tarafını oluşturmaktadır.

²⁹⁸ **SÖZER**, s. 6.

²⁹⁹ Eşyanın özelliklerinden biri cismani olmasıdır. Ancak kanun koyucu cismani olmadığı halde bazı şeyleri eşya ile bir tutmuş, bunlara da eşyaya ilişkin hükümlerin uygulanmasını kararlaştırmıştır. Doğal güçler buna örnek olarak gösterilebilmektedir (**SİRMEN**, Lale, *Eşya Hukuku*, Ankara, 2015, s. 5).

³⁰⁰ **AKKURT**, s. 34.

³⁰¹ **OĞUZMAN/ SELİÇİ/ OKTAY ÖZDEMİR**, s. 23.

³⁰² **SÖZER**, s. 3.

³⁰³ Burada yer alan bagaj kavramından anlaşılması gereken yolcunun fiili egemenliği altında bulundurduğu eşyadır. Bu kabin bagajı ya da yolcu beraberisi eşya olarak adlandırılır. Yolcu bagajını ayrı olarak taşıttığında bu bagajın yük olarak değerlendirileceğine ilişkin görüşlere çalışmanın ilerleyen bölümlerinde yer verilmiştir. Buradan hareketle bütün yolcu uçaklarının aynı zamanda yük taşıma lisansına sahip olmaları kaçınılmazdır (**SÖZER**, s. 3).

A. YOLCU

Yolcu kavramına ilişkin uluslararası sözleşmeler ya da TSHK kapsamında bir tanıma yer verilmemiştir. Doktrinde yapılan tanımlamalar çerçevesinde ise yolcu kendisine taşıma taahhüdünde bulunulan kişidir. Taşıyıcı ile arasındaki taşıma sözleşmesine dayanarak hava aracında seyahat eden bu kişinin uçuş personeli dışında bir kişi olması gerekmektedir³⁰⁴. Bu tanımlama birtakım unsurları içermektedir. Taşıyıcı ile kurulacak “*sivil hava yolu ile yolcu taşıma ilişkisi*” ve bu ilişkiyi ortaya çıkaran sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi yolcu kavramının varlığını meydana getirmektedir. Aynı zamanda sözleşmenin bir taşıyıcı ile yapılması ve söz konusu gerçek kişinin uçuş personeli olmaması şartı aranmıştır.

Hava yolu ile Seyahat eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik’te ise yolcu, “*hava yolu ile seyahat eden kişiler*” olarak tanımlanmıştır. Bu tanım kapsamında yukarıdaki açıklamalar önemini kaybedecek ve hava aracı personelinin³⁰⁵ de yolcu olarak tanımlanabilmesi gündeme gelecektir, çünkü hava aracı personeli de hava yolu ile seyahat eden bir kişidir ama yolcu değildir. Yolcuya verilmek istenen haklar ve hukuki koruma mekanizmaları dikkate alındığında ve hava aracı personelinin haiz olması gerektiği nitelik ve yetkinlikler düşünüldüğünde bu ayrım kendiliğinden yapılabilmektedir. Hava aracı personelinin yolcu olarak değerlendirilmesi beklenemeyeceğinden, yönetmelik hazırlanırken personelin bu kapsama girmeyeceğine ilişkin ayrıca bir açıklamaya yer verilmemiş olması anlaşılabilir görülmektedir.

³⁰⁴ CANBOLAT, s. 16; AKKURT, s. 34.

³⁰⁵ Hava yolu ile seyahatlerde çalışan kişiler hava aracı personeli olarak tanımlanmıştır. Bu kimselere ilişkin ülkelerin kanunlarında ve uluslararası sözleşmelerde hükümler mevcuttur. Söz konusu personel için ayrı teminatlar öngörülmüş ve bunların birtakım niteliklere uygun olmaları aranmıştır. Ancak havacılık faaliyetlerinin gerçekleşmesi için çalışan herkes hava aracı personeli sayılmayacak, bu kişilerin hava aracında çalışıyor olmaları şartı aranacaktır (BİLSEL, s. 285).

Yolcu sıfatının kazanılması karşılıklı birbirine uygun irade beyanları ile taşıma konusunda anlaşılması ile olmaktadır. Birbirine uygun irade beyanları ile sözleşme kurmaksızın hava aracında yer alan kimse kaçak yolcu olarak adlandırılır ve ilgili kanunlar ile yolcuya tanınan haklardan yararlanamaz³⁰⁶. Hatır taşımacılığı kapsamında seyahat eden kimselerin de sözleşmeye taraf olmadıklarından yolcu sayılmayacakları ifade edilmiştir³⁰⁷. Yolcu gerçek bir kişi olmalıdır. Tüzel kişilerin yolcu olması mümkün değildir³⁰⁸.

Bir taşıma taahhüdü olmaksızın taşıyıcının mürettebatı ile yaptığı hizmet sözleşmeleri Montreal Konvansiyonu kapsamında yolcu taşınması sözleşmeleri hükümlerine tâbi olmamaktadır³⁰⁹. Bu kimselerin hava yolu şirketi ile yaptıkları sözleşme yolcu taşıma sözleşmesi değil hizmet sözleşmesi olacağından³¹⁰, bu kişiler yolcu olarak değerlendirilmezler³¹¹. Fakat bu mürettebat hizmet sözleşmesi kapsamı dışında hava yolu şirketi ile yolcu taşıma sözleşmesi yapabilecektir. Bu kişilerin tüketici olup olmamaları ise ayrı bir değerlendirme konusudur. Bir kişi taşıyıcının mürettebatından olmaksızın, bir iş yolculuğu kapsamında seyahat ediyor ise bu durumda bu kişinin tüketici olduğundan bahsedilemez ancak bu kişi yine de yolcu sıfatını kazanır. Nitekim tüketici sıfatının

³⁰⁶ CANBOLAT, s. 17; GÖLCÜKLÜ, s. 39.

³⁰⁷ CANBOLAT, s. 17.

³⁰⁸ CANBOLAT, s. 17; GÖLCÜKLÜ, s. 39.

³⁰⁹ GÖLCÜKLÜ, s. 16.

³¹⁰ Hizmet sözleşmeleri Türk Borçlar Kanunu'nun 313. maddesinde tanımlanmıştır. Bu sözleşmeler kapsamında işçi iş görmeyi, işveren ise bunun karşılığı olan ücret edimini ödemeyi üstlenmektedir. Tüketici Kanununu kapsamında tüketicinin satın aldığı mal ve hizmet ile hizmet sözleşmelerini karıştırmamak gerekir. Hizmet sözleşmeleri hakkında detaylı bilgi için bkz. ZEVKLİLER, Aydın/ GÖKYAYLA, Emre, *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, Ankara, 2020, s. 445, vd.; SÜZEK, Sarper, *İş Hukuku*, İstanbul, 2016, s. 247.

³¹¹ GÖLCÜKLÜ, s. 16.

kazanılabilmesi için söz konusu mal ve hizmete ilişkin ticari ya da mesleki amaç güdülmemesi şartı aranmıştır. Örneğin bir kişi hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesini bir iş gezisi kapsamında yapmış ise söz konusu kişi yolcu sıfatını kazanacak ancak tüketici olamayacaktır. Kendisi hakkında TSHK, SHY – YOLCU gibi havacılık mevzuatları kapsamında hak ve koruma yöntemleri uygulanmaya devam edecek fakat bu kişi TKHK kapsamında korunma imkanlarından yararlanamayacaktır.

Bir diğer önemli nokta, yolcu sıfatının kazanıldığı ana ilişkindir. Yolcu sıfatı sözleşmenin ifa edilmeye başlandığı noktada kazanılmaktadır. Zamanında gelmediği için sözleşmenin ifasından mahrum kalan kişi yolcu sıfatını kazanamamakta, uluslararası sözleşme hükümleri bakımından yolcu sıfatını haiz olamamaktadır³¹². Kişinin tüketici sıfatını kazanması ise bundan farklıdır. Buna göre kişi mesleki veya ticari olmayan amaçlarla hareket etmeye başladığı an itibariyle tüketici sıfatını kazanacak ve TKHK tarafından sunulan korunma imkanlarından yararlanmaya başlayacaktır.

B. YOLCUNUN TÜKETİCİ OLMASI

1. Tüketici Kavramı

Önceki bölümlerde tüketici hukukunun gelişimine ilişkin açıklamalara yer verilirken tüketicinin tanımına da yer verilmiş idi. Tüketici kavramı, 6502 sayılı Kanun'da barındırdığı üç unsur ile tanımlanmaktadır. Bu unsurlar özel amaçla hareket etme, dolayısıyla kişiyi bu harekete iten amaç ve kişinin gerçek ya da tüzel kişi olmasıdır. Tüketici kavramını tanımlamak için bu unsurların neye karşılık geldiğinin ifade edilmesi gerekmektedir.

³¹² CANBOLAT, s. 17-18.

2. Tüketici Kavramının Unsurları

a. Ticari ya da Mesleki Amaçlı Olmama

Tüketici sıfatının kazanılabilmesi için sağlanması gereken bir unsur kişinin “*ticari veya mesleki olmayan amaçlarla*” hareket etmesidir. Sözleşme yapıldığı esnada alıcının amacının belirlenmesi ile bu unsurun karşılanıp karşılanmadığı anlaşılacaktır³¹³.

Hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri kapsamında taşıma taahhüdü pek çok amaca hizmet etmek üzere talep edilebilmektedir³¹⁴. Söz konusu hizmetin satın alınması bu sözleşmeye taraf olan yolcuyu tüketici yapmaya yetmez. Yolcunun bu edime ilişkin sözleşme yapmadaki amacı özel amaç olmalıdır. Özel amaç, ticari ya da mesleki olmayan amaç olarak belirlenmiştir. Kişinin mesleki ya da ticari bir amaç içinde olup olmadığını belirlemek adına çeşitli yöntemler geliştirilmiştir. Bir kriter bu hukuki işlemin konusunu oluşturan edime ilişkin harcamaların kişiye geri dönüp dönmediği noktasında belirlenmiştir³¹⁵. Diğer bir kriter ise mesleki kimliğin mesleki amaç güdümlü güdülmeyeceği noktasında açıklayıcı olacağı yönünde geliştirilmiştir³¹⁶. Bu durumu açıklayan bir

³¹³ **AKTÜRK**, İpek Yücer, “Tüzel Kişi Tacirin Tüketici Sıfatı” *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. XX, S. 2 , 2016, s. 112.

³¹⁴ **OKUMUŞ**, Abdullah/ **ASİL**, Hilal, “Hizmet Kalitesi Algılamasının Havayolu Yolcularının Genel Memnuniyet Düzeylerine Olan Etkisinin İncelenmesi”, *İ.Ü. İşletme Fakültesi İşletme Dergisi*, C. 36, S. 2, Kasım 2007, s. 16.

³¹⁵ **TUTUMLU**, Mehmet Akif, “Tüketici Davaları Bakımından Tüketici Kavramı”, *KTO Karatay Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 1, S. 1, 2016, s. 184.

³¹⁶ **AKTÜRK**, s. 113.

Yargıtay kararında “*nihai yararlanmak*” ifadesine yer verilmiştir³¹⁷. Bu kapsamda nihai yararlanmak ifadesi açıklanırken özel kullanım ya da tüketim için talep etme unsurlarından ve edimden bizzat yararlanması gerektiğinden bahsedilmiştir³¹⁸.

Yolcunun taşımacılık faaliyetinden yararlanması bir mesleğin icrası için³¹⁹ ise burada artık bu kişinin tüketici olduğundan bahsedilemeyecektir³²⁰. Taşıma sözleşmesinin yapılmasındaki amacın ticari ya da mesleki nitelikte olması söz konusu işlemi yapan yolcu bakımından tüketici sıfatını ortadan kaldıracaktır. Buna karşılık yolcu özel amaçlarla seyahat ettiğinde TKHK kapsamında koruma imkanlarından yararlanacaktır.

Hava yoluyla yolcu taşıma sözleşmeleri kapsamında ticari ya da mesleki amaçla hareket edilip edilmediği, söz konusu yer değiştirme faaliyetinin amacı ile belirlenecektir. “Bir kişi bir yerden başka bir yere gitmeye neden ihtiyaç duymaktadır?” sorusu bu hizmete ilişkin hareketin amacını belirlemektedir. Seyahat bir iş gezisi kapsamında ya da tacirin ticari faaliyetleri çerçevesinde gerçekleşiyor ise bu durumda tüketici işleminin varlığından söz edilemeyecektir³²¹.

Sözleşmenin karma amaçlı olarak değerlendirilmesi durumunda uygulanacak hükümlerin neler olacağı önemli bir konudur. Bir kişi mesleki faaliyetleri çerçevesinde hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi yapıyor ancak mesleki faaliyetine konu olacak işten

³¹⁷ Yargıtay 13.HD, 2000/19- 1255 E., 2000/1249 K., 11.10.2020 T., <https://www.turkhukuk sitesi.com/showthread.php?t=6933> (E.T: 16.10.2020).

³¹⁸ **TUTUMLU**, (Tüketici Davaları), s. 183.

³¹⁹ Yargıtay 13. HD, 2010/538 E., 2010/1988 K., 17.02.2010 T., UYAP, (E.T:13.10.2019).

³²⁰ **ASLAN**, s. 4.

³²¹ Paket tur sözleşmeleri bu kapsamın dışındadır, öyle ki bir sözleşme paket tur sözleşmesi olarak düzenleniyor ise sözleşmenin paket tur satın alan tarafı ticari ya da mesleki amaçla hareket ediyor da olsa sözleşmeler TKHK kapsamında tüketici işlemi olarak değerlendirilirler. Bu konuya ilişkin açıklamalara ilerleyen bölümlerde yer verilecektir. Bkz. §9, III.

birkaç gün önce seyahat edeceği şehri gezmek amacıyla yolculuğunu başlatıyorsa kişinin tüketici olarak kabul edilip edilmeyeceği tartışmalıdır³²². Doktrinde yer alan bir görüş muhasebecilik faaliyetleri açısından karma amacı oluşturan mesleki ya da ticari amaç ile özel amacın birbirinden ayıramayacağı yönünde olduğundan işlemin tüketici işlemi olarak kabul edilemeyeceğini savunur³²³. Bir diğer görüş ise somut olayın özellikleri dikkate alınarak işlemin niteliği hakkında karar verilmesi gerektiği yönündedir³²⁴. Bu görüş, ticari ya da mesleki amaçla elde edilen bölümün; sayı, ölçü gibi kriterlerle özel amaçla elde edilen bölümden ayrılabilmesi mümkün ise bu ayrımın yapılmasını ve bu ayrım neticesinde uygulanacak hükümlerin belirlenmesi gerektiğini savunur³²⁵. Ancak bu ayrımı yapmak hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından pek de mümkün gözükmemektedir. Böyle bir durumda işlemin tüketici işlemi olup olmadığının belirlenmesinde kişinin bu işleme yüklediği nitelik dikkate alınabilir. Şayet kişi karma amaçla yaptığı hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinin ücretine iş yerinin giderleri arasında yer vermiş ve bu gidere dayanarak vergi indirimlerinden faydalanmış ise bu durum yolcu tarafından işleme ticari veya mesleki bir amaç yüklendiğinin bir göstergesi kabul edilerek, işlemin tüketici işlemi sayılmamasını gerektirir. Öte yandan yolcu,

³²² **YERKAYA**, s. 9; **TUTUMLU**, (Tüketici Davaları), s. 184; **BAYRAKTAROĞLU ÖZÇELİK**, Gülüm, “Yabancı Unsurlu Tüketici Sözleşmelerinden Doğan Uyuşmazlıklarda Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisinin Tayini”, *AÜHFD*, C. 103, S. 4, 2014, s. 845.

³²³ **ZEVKLİLER**, Aydın/ **AYDOĞDU**, Murat, *Tüketicinin Korunması Hukuku Açıklamalı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun*, Ankara, 2004, s. 84.

³²⁴ **OZANOĞLU**, Hasan Seçkin, “Tüketici Sözleşmeleri Kavramı (Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun’un Maddi Anlamda Uygulanma Alanı)” *AÜHFD*, C. 50, S. 1, 2001, s. 61.

³²⁵ **YERKAYA**, s. 9; Avrupa Birliği Adalet Divanı, Brüksel 1 Tüzüğü 15. Maddesinde, tüketici sözleşmeleri tanımlanırken, bu tüzükten doğan özel kuralların uygulanabilmesini ticari veya mesleki amacın ihmal edilebilir seviyede sınırlı olmasına bağlamıştır (**BAYRAKTAROĞLU ÖZÇELİK**, s. 845-846).

sözleşme giderlerini mesleğine ilişkin bir gider olarak bildirmemiş ise burada üstün amaç özel amaç olarak kabul edilerek işlem tüketici işlemi sayılabilir. Bu açıklamalar yolcunun amacına ilişkin belgelendirmeyi açıkça yapabildiği durumlar için geçerlidir.

b. Hareket Etme Unsuru

4077 sayılı Kanun'da tüketici tanımı yapılırken “*mal veya hizmet edinen, kullanan veya yararlanan*” ifadeleri yer almaktaydı. 6502 sayılı Kanun'da ise bunun yerine “*hareket etme*” ifadesine yer verilmiştir. Bu kavramın kullanılmasıyla tüketicinin korunması hedefinin daha geniş bir alanda gerçekleştirilebileceği savunulmaktadır³²⁶. Tüketicinin fiilinin hareket etme olarak tanımlanmasıyla, tüketici işlemleri bakımından sözleşme öncesi koruma hükümlerinin uygulama alanı bulması mümkün olur. Bu sayede hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri açısından tüketiciler, havacılık mevzuatlarında yer almayan, sözleşme öncesine ilişkin koruyucu uygulamalar ile korunmaya başlarlar.

Tüketicinin hareketi kendisine yönelik bir mal ya da hizmet sunumuna yönelik olmalıdır. Mal veya hizmeti satın alması ya da bunlardan yararlanması gerekmez. Bu anlamda mal ve hizmet kavramları sözleşmenin edimi niteliğindedirler³²⁷. Bir diğer önemli konu koruma olanaklarının hukuki işlem için sunulmasıdır. Sözleşme elbette ki bir hukuki işlemdir ancak hukuki işlem sözleşmeden fazlasını ifade eder. Tüketicinin kendisinden kaynaklanan tek taraflı işlemleri ya da tüketiciye yönelik tek taraflı hukuki işlemler de bu kapsamdadır³²⁸. Aldatıcı reklamlara, haksız ticari uygulamalara yönelik düzenlemeler içeren TKHK ve Yönetmelik hükümleri tüketici hava yolu şirketi ile bir sözleşme yapmasa dahi uygulama alanı bulacaktır.

³²⁶ ASLAN, s. 9; TUTUMLU, (Tüketici Davaları), s. 182.

³²⁷ AKİPEK ÖCAL, (Tüketici İşlemi), s. 19.

³²⁸ AKİPEK ÖCAL, (Tüketici İşlemi), s. 18.

Hareket etme kavramının kullanılması ve tüketim konusunun bir mal ve hizmet olarak tanımlanmasıyla tüketiciyi korumanın kapsamı genişlemiştir. Bir mal veya hizmeti kullanmak bir harekettir, aynı şekilde önceki Kanun'da yer almayan kullandırmak da bir harekettir ve bu kapsama girebilecektir. Bu anlamda tüketicinin mal ya da hizmeti kendisinin kullanması gibi bir zorunluluktan da bahsedilemeyecektir³²⁹. Elbette bunun sebebi, sözleşme konusu mal ve hizmetin sadece sözleşmenin tarafı olan kişiyi değil aynı zamanda bu kişinin ailesini ya da bu mal ya da hizmetten yararlanıp buna maruz kalan yakın çevresini de etkileyebilme potansiyelinden kaynaklanmaktadır. Öyle ki sözcükler kimi zaman sınırlamaları artırmaya yarar kimi zamansa içlerinde daha çok sözcüğün anlamını taşıyacak niteliklere bürünerek sınırları daha uzağa taşır, genişletirler. Hareket etme söz grubu da tüm bu kullanma, edinme ve yararlanma kavramlarını içine alabilecek, mümkün olduğunda bunlardan fazlasını da ifade edebilecek niteliktedir. Hareket etme kavramının önceki Kanun'daki kavramların yerini almasıyla neredeyse tüketici işlemlerine yönelik tek sınırlayıcı unsur bu işlemlerde güdülen amacın ticari ve mesleki olmaması yönündekidir.

c. Gerçek ve Tüzel Kişi Olma

Kanun tüketicinin hem gerçek hem de tüzel kişi olabileceğini düzenlemiştir³³⁰. Tüketici işlemiyle bir sözleşme yapılmakta, dolayısıyla gerçek ya da tüzel kişiliği haiz tüketici kimliğini barındıran kişiler de bu sözleşmenin tarafı olmaktadır (TKHK m. 3/1-k). Kişilerin tüketici sıfatını kazanabilmelerinde önemli olan tek nokta ticari ya da

³²⁹ ÇITIR, Eren, "Ticari İş- Tüketici İşlemi İlişkisi", *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. XX, S. 3, 2016, s. 42.

³³⁰ AÇIKGÖZ, Osman, *Tüketicinin Korunması Çerçevesinde Mobil Haberleşme Abonelik Sözleşmesinde Genel İşlem Koşulları*, İstanbul, Haziran 2013, s. 26.

mesleki amaçla hareket etmemeleri olarak belirlendiğinden, bu amacı gütmeksizin hareket eden tüzel kişilerin de tüketici olmalarının önünde bir engel yoktur³³¹.

Tüketicinin Türk vatandaşı ya da yabancı olması sözleşmenin TKHK kapsamına girmesinin belirlenmesinde önem arz etmez. Hukuki işlem Türkiye’de yer alan mal ve hizmet piyasalarında yapılmakla TKHK uygulama alanı bulacaktır³³². Fakat 5718 Sayılı Milletlerarası Özel Hukuk Hakkında Kanun’un³³³ 26. maddesinde yer alan tüketici işlemlerine uygulanacak hukuk düzenlemesi taşıma sözleşmelerini kapsam dışı bırakmaktadır (MÖHUK m. 26/4)³³⁴. Yabancılık unsuru barındıran bir taşıma sözleşmesine uygulanacak hüküm MÖHUK m. 26/1 değil, sözleşmelerden doğan borç ilişkilerine uygulanan genel kanunlar ihtilafı kuralı olan MÖHUK m. 24’tür.

Bir gerçek kişi tam fiil ehliyetine sahip olmakla, küçük ya da kısıtlıysa yasal temsilcisinin iznini almakla tüketici sözleşmelerine taraf olabilmektedir³³⁵, ancak söz konusu bu gerçek kişinin bir önceki unsurda bahsedilen ticari ya da mesleki amaçla hareket etmemesi gerekmektedir. Nitekim bir gerçek kişi tacir bu sıfatını kullanarak bir sözleşme akdediyor ise bu durumda TKHK kapsamında koruma hükümleri kendisi için uygulama alanı bulmaz³³⁶.

³³¹ ÇITIR, s. 44.

³³² GÜNGÖR, Gülin, *Milletlerarası Özel Hukukta Tüketicinin Korunması*, Ankara, 2000, s. 178.

³³³ RGS: 26728, RG: 12. 12. 2007.

³³⁴ Hüküm; paket turlar hariç, taşıma sözleşmelerine bu maddenin uygulanmayacağını düzenlemektedir. Taşıma sözleşmeleri kapsam dışı bırakılmış dahi olsa, paket tur sözleşmesi yapmak suretiyle taşımacılık faaliyetinden yararlanan bir tüketici açısından bu maddeye bakılarak uygulanacak hukuk belirlenecektir.

³³⁵ TUTUMLU, s. 53.

³³⁶ Bu değerlendirmenin bir istisnası paket tur sözleşmesi bakımından mevcuttur. 6502 sayılı TKHK m. 51/9’da bir kişinin ticari ve mesleki faaliyetler kapsamında paket tur hizmetlerinden yararlanması halinde tüketici kabul edileceğine ilişkin düzenleme yer almaktadır.

Tüzel kişilerin tüketici sıfatını kazanmaları çeşitli değerlendirmelere ve zaman zaman eleştirilere konu olmuştur. 4077 sayılı Kanun'da da 6502 sayılı Kanun'da da tüzel kişiler tüketici kavramının kapsamı içinde yer bulmuştur. Nitekim bir dernek ya da vâkıfın ticari amaç gütmeksizin; tedavi, eğitim gibi amaçlarla hareket edebilmeleri mümkündür³³⁷. Bu nedenle tüzel kişiler bakımından da somut olayda onları harekete geçiren amaç dikkate alındığında bu amacın tüketici kavramının gereğine uygun nitelikte olabileceği açıktır.

Tüzel kişinin tacir olması haline ise, doktrindeki hâkim görüş bu kişilerin yaptıkları herhangi bir işlemin tüketici işlemi olarak değerlendirilemeyeceği yönündedir³³⁸. Bu görüşlere göre tüzel kişi tacirlerin bütün işlemlerinin ticari işletme ile ilgili olacağı kabul edilmektedir. Elbette bu kabul TTK m. 19'da yer alan ticari iş karinesi tanımından hareketle güçlenmektedir. Bu karinenin devamında, gerçek kişi bir tacirin yaptığı işlemlerin ticari işletmesi ile ilgili olmadığını karşı tarafa açıkça söylemesi ya da işin ticari iş olarak kabul edilmesine durumun elverişli olmaması halinde borcun adi borç olduğu kabul edilmiştir. Tüzel kişi tacirlerin kapsam dışında bırakılması, bu kişilerin tüketici olamayacağı yönündeki görüşleri destekler niteliktedir. Doktrinde bu görüşün aksine tüzel kişi tacirlerin de ticari ya da mesleki amaçlarla hareket etmemesinin mümkün olabileceğini ve bu durumda tüketici olarak kabul edilmeleri gerektiğini savunan görüşler de mevcuttur³³⁹.

Tüzel kişi tacirin tüketici işlemi yapıp yapamayacağı, TKHK kapsamında korunma imkanlarından yararlanıp yararlanamayacağı önemli bir tartışma konusu

³³⁷ AYDOĞDU, s. 61.

³³⁸ Aktürk, s. 121, dñn. 38'de yer alan yazarlar; TAŞDELEN, Nihat, "6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'a Göre Tüketici Sıfatı", İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 16, S. 2, 2017, s. 714.

³³⁹ Aktürk, s. 123, dñn. 42'de yer alan yazarlar.

olabilmektedir. Ancak bu soruya cevap bulmak bu çalışma bakımından bir anlam ifade etmemektedir. Nitekim hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinde ise yolcunun gerçek kişi olmasının gerekliliğinden bahsedilmiştir. Bu anlamda ancak gerçek kişi tüketiciler hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerine taraf olabileceklerdir.

C. BAGAJ

Bagaj, TDK'de “*yolcu yükü*” olarak tanımlanmıştır. Bu kavram hakkında uluslararası sözleşmeler ve ulusal mevzuat kapsamında bir tanımlama yer almamaktadır³⁴⁰. Doktrinde ise bagaj için yolcunun, taşıma faaliyeti esnasında yanına alabildiği kişisel el eşyası haricinde beraberinde taşıdığı eşya tanımlaması yapılmıştır³⁴¹.

Bagaj kavramının kapsamında ise nelerin yer aldığı yasal olarak açıkça düzenlenmemiştir. Bu nedenle hava yolu şirketleri bagaj kapsamında yolcu ile birlikte nelerin taşınabileceğini kendi hazırladıkları tarifeler ile düzenlemektedir³⁴². Code-share uçuşları söz konusu olduğu takdirde uygulanacak bagaj kuralları, anlaşmalı hava yolu şirketinin kuralları da dikkate alınarak uygulama alanı bulur. Bu nedenle hava yolu şirketleri anlaşmalı hava yolu şirketlerinin kurallarını da tüketiciye sunmaktadır³⁴³.

³⁴⁰ Lahey Protokolü ile tadil edilen Varşova Konvansiyonunda ve Montreal Protokolünde bagaj kavramına ilişkin bir tanımlama yer almamaktadır. Bunun yanında TSHK de bu kavramın tanımını içermez.

³⁴¹ **GÖKNİL**, Mazhar Nedim, Hava Hukuku, İstanbul, 1951, s. 188; **ÜLGEN**, s. 49; **ZEYNELOĞLU**, Ahmet, *Uygulamalı Taşıma Hukuku*, Ankara, 1980, s. 228, **AKKURT**, s.37.

³⁴² <http://www.airline-baggage-fees.com> Dünyadaki pek çok hava yolu şirketi tarafından bagaja ilişkin düzenlemeler bu link kapsamında yer almaktadır (E.T: 18.12.2019). Bu düzenlemeler yolcuya tanınan ücretsiz taşınacak bagaj ağırlığı, bu ağırlığın aşılması halinde kilogram başına ödenecek ücret miktarı gibi konulara ilişkindir. THY tarafından düzenlenen bagaj kuralları için bkz: <https://www.turkishairlines.com/tr-tr/bilgi-edin/bagaj/> (E.T: 06.02.2020).

³⁴³ Bkz: <https://www.turkishairlines.com/tr-tr/bilgi-edin/codeshare-ortak-ucus/> (E.T:06.02.2020).

Yolcu uçuş yapacağı alana bir miktar bagajını beraberinde alabilmektedir ancak çoğu zaman yükünün bir kısmını seyahat edeceği araçta bu alana özgülenmiş bölüme bırakır. Böylece yolcunun bir miktar eşyası yolcudan ayrı olarak taşıyıcının zilyetliğine geçer. Bu eşya TSHK bakımından tescil ettirilmiş bagaj olarak adlandırılır³⁴⁴.

Bagajın taşınmasının hukuki niteliği hakkında çeşitli tartışmalar mevcuttur. Buna göre bir görüş tarafından bagaj taşımacılığının ayrı bir taşıma sözleşmesi olduğu dolayısıyla burada yolcu taşıma sözleşmesinin yanında yük taşıma sözleşmesinin kurulduğu değerlendirilirken³⁴⁵, başka birtakım görüşler bagajın taşınmasının yolcu taşıma sözleşmesinin bir unsuru³⁴⁶ olduğunu savunur. Bu görüşler de kendi içlerinde farklılıklar barındırarak çeşitlenmektedirler. İlk görüş bagaj taşımacılığını yük taşıması olarak değerlendiren görüştür. Bu görüş TSHK’de yer alan düzenlemenin “*bagaj ve yükün uğradığı zarar*” ifadelerini içermesi nedeniyle bu ikisini aynı değerlendirmeye tâbi tutmaktadır³⁴⁷. Bagajın yolcu taşıma sözleşmesinin bir yan edimi olmayıp ayrıca bir yük taşıma sözleşmesi konusu oluşturduğu görüşü, belirli miktarı aşan bagaj ağırlıklarında ödenecek ekstra ücret dikkate alındığında mantıklı bir görüştür. Görünürde adeta bahse konu bu bagaja ilişkin ayrı bir sözleşme yapılmakta ve ücret ödenmektedir. Nitekim bu da bagajı kısmen yük taşıma sözleşmesinin kapsamına sokan ikinci görüşün dayanağını oluşturmaktadır. Bu düşünceden hareketle bagajı ekstra ödeme yapılmasını gerektirecek ağırlığa kadar yan edim kapsamında kabul edip bunu aşan ağırlıklara ilişkin ayrı bir taşıma sözleşmesi yapılması suretiyle, bagaj taşımanın yük taşıma sözleşmesini

³⁴⁴ Varşova Konvansiyonu’nda “*registered luggage*”, Montreal Konvansiyonu’nda ise “*checked baggage*” ifadeleri yer almaktadır.

³⁴⁵ Bagajın taşınmasını eşya taşıma sözleşmeleri kapsamında değerlendiren görüş için bkz. **KANER**, s. 48.

³⁴⁶ **GÖKNİL**, s. 188; **AKKURT**, s. 170.

³⁴⁷ **KANER**, s. 48.

oluşturacağı savunulmaktadır³⁴⁸. Bagajı yük taşıma sözleşmeleri kapsamında değerlendiren görüşler böyledir. Bundan sonraki görüşler bagajı yolcu taşıma sözleşmesinin bir unsuru olarak değerlendirirler. Üçüncü görüş bagajın varlığının yolcuya bağlı olmasından hareketle söz konusu bagaja ilişkin tek başına bir yük taşıma sözleşmesi yapılması amaçlanmadığından, bagajın taşınmasının yolcu taşıma sözleşmeleri kapsamında, taşıma taahhüdü içinde olduğunu ileri sürmektedir³⁴⁹. Bu görüşe göre bagajın taşınması “*yolcu taşıma sözleşmesinin fer’i*” olarak değerlendirilmektedir³⁵⁰. Dördüncü görüş bagajın taşınmasını yolcu taşıma sözleşmesinin yan edimi olarak görmekle birlikte, bunu doğrudan taşıma sözleşmesinin fer’i olarak değerlendirmek yerine “*yolcunun talebi ile doğan, şarta bağlı bir yan edim yükümlülüğü*” olarak özellikleri açıklanmış bir yan edim olarak görmeyi tercih eder³⁵¹. Bizim görüşümüzse bagaj taşımacılığının yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında ortaya çıkan bir yan edim yükümlülüğü olduğu yönündedir. Belirli ağırlığı aşan hallerde ödenecek ek ücret bu niteliğini değiştirmez. Bagaj olarak değerlendirilen her şey ayrıca bir yük taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturabilir. Kanımızca bagajın bagaj olarak

³⁴⁸ **ARKAN**, Sabih, “Yolcu Taşımalarında Karşılaşılan Bazı Hukuki Sorunlara İlişkin Düşünceler” *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C. 12, S. 1, 1983, s. 20- 21.

³⁴⁹ Uygulamada yolcu bileti ve bagaj kuponunun tek bir belge şeklinde düzenlenmesi de yolcu taşıma sözleşmelerinin bagaj taşıma taahhüdünü de içerdiğine yönelik bir dayanak olarak görülmektedir. Yine Montreal Sözleşmesinin sistematığına bakıldığında “*Yolcular ve Bagaj*” şeklinde bir bölüm başlığına yer verildiği görülür. Bu da iki taşınan bakımından aynı hükümlerin uygulanacağı ve bunları beraber değerlendirileceği yönünde bir kanının oluşmasına yol açmaktadır. Detaylı bilgi için bkz. **AKKURT**, s. 170.

³⁵⁰ **GÖKNİL**, s. 188.

³⁵¹ Bu görüş belirli bir ağırlığın aşılması durumunda ödenecek ücreti göz önünde bulundurarak, taşıyıcının ücretsiz taşıma yükümlülüğünü belirli şartlar dahilinde (bu örnek bakımından belirli bir ağırlığı aşmama şartı) sınırlandırılmasından yola çıkmaktadır (**AKKURT**, s. 170).

değerlendirilmesinde temel ölçüt ağırlığı ya da neyden meydana geldiğinden ziyade, bu eşyanın hava yolu ile taşınması ihtiyacının yolcunun onu beraberinde taşımasından kaynaklanmasıdır.

Bagaj taşımacılığının hukuki niteliğine ilişkin bu tartışmalar, sözleşmenin kurucu unsurlarından olan taşıma taahhüdünün neleri içerdiği sorusuna verilen cevaplara dayanak teşkil eder. Hava yolu ile yolcu taşıma taahhüdünde bulunulmasının, aynı zamanda yolcuya ait bagajın da taşınacağına ilişkin bir taahhüt olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği konusunda fikir birliği yoktur. Nitekim bahse konu taahhüdün bagajın da taşınmasına yönelik olmadığı ileri sürülmesi halinde yolcunun bagajını taşıtabilmek için ayrıca bir yük taşıma sözleşmesi yapması gerekecektir.

Yolcu seyahati esnasında kendisiyle beraber birtakım kişisel eşyaları taşımaya mecburdur. Bu kişisel eşyalar bahsedilen tartışma kapsamında girmez³⁵². Yolcu bagajının bir kısmını tescil ettirmek suretiyle taşıyıcının dolaysız zilyetliğine bırakırken bir kısmını da taşıma esnasında yanında muhafaza eder. Yanında muhafaza etmek üzere yanına aldığı bu eşya kabin bagajı, tescil ettirilmemiş bagaj olarak anılır³⁵³.

TSHK, Varşova / Lahey sistemi ve 1999 Montreal Konvansiyonu bakımından bagaja ilişkin düzenlemelerin, bagajın kaydettirilmesine göre anlam kazandığı görülmektedir. Dolaysız zilyetliğin taşıyıcıya geçirilmesi ve kayıt altına alınması ile taşıyıcının sorumluluğu söz konusu olmakta, buna karşın yolcunun yanında alıkoyduğu bagaj kapsamında koruma imkanlarına bu sözleşmeler kapsamında yer verilmemektedir (TSHK.m.121/ f.1; Var.K.m.18/ f.1; Mon.K.m.3/ f.3, m.17/ f.2, 3, 4, m.22/ f.2). Bu ayırım

³⁵² ÜLGEN, s. 8.

³⁵³ Varşova Konvansiyonu'nda bu eşyalar "*small personal objects of which the passenger takes charge himself (yolcunun kendisinin taşıdığı küçük kişisel eşyalar)*" şeklinde ifade edilirler.

ancak taşıyıcının gecikmeden doğan zararlara ilişkin sorumluluğu söz konusu olduğunda ortadan kalkmaktadır³⁵⁴ (TSHK.m.122, Var.K.m.19 ve Mon.K.m.17/ f.4; m.19).

Hava yolu şirketlerinin bagaja yönelik uygulamaları dikkate alındığında bagajın kabulünün özel sözleşme şartlarına bağlanabildiği görülmektedir³⁵⁵. Bagajın taşınmasına ilişkin taahhüdün yolcu taşıma sözleşmesinin fer'i (yan edim yükümlülüğü) olarak değerlendirilmesi halinde bagajın taşınmasına ilişkin hak ve yükümlülüklerin yolcu taşıma sözleşmesinden ayrı olarak devredilip devredilemeyeceği, devredilebilecek ise bunun derecesi gibi konulara ilişkin problemlerin çözümünün milli hukuka göre olacağı ifade edilmektedir³⁵⁶.

Kanımızca yolcu ile yapılan hava yolu ile yolcu taşıması sözleşmesi kapsamında taşınan bagajlar, bu sözleşme kapsamında değerlendirilmelidir. Söz konusu bagaja ilişkin hasar ya da kayıp hallerinde yolcu yaptığı sözleşme kapsamında hak talep etmektedir. Bu bagaja ilişkin ayrıca bir yük taşıma sözleşmesi yapmamıştır. Bagajın hasarına ve kaybına ilişkin olarak da bu anlamda uluslararası mevzuatın yanında ulusal mevzuat bakımından da ayıba karşı tekeffül hükümleri yolcu taşıma sözleşmesinden hareketle uygulama alanı bulacaktır. Bagajın taşınmasını yük taşıma sözleşmesi olarak kabul eden görüş dikkate alınsa ve sözleşme yük taşıma sözleşmesi kabul edilse dahi bu eşyaya ilişkin işlem yine uygun koşulların sağlanması ile tüketici işlemi olarak değerlendirilecek ve TKHK'den doğan haklar uygulama alanı bulmaya devam edecektir.

Bagajın özel bir görünümü yolcunun canlı hayvan ile birlikte seyahat etmesi durumudur. Daha önce açıklandığı gibi hayvanlara ilişkin taşımalar da cansız varlıkların

³⁵⁴ **AKKURT**, s. 38.

³⁵⁵ Bagajın ağırlığına göre ek ücret talep edildiği görülmektedir.

³⁵⁶ **ÜLGEN**, s. 51.

taşınması kapsamındadır³⁵⁷. Hatta hayvanların yolcudan bağımsız olarak yalnız taşınabildikleri uygulamalara rastlanmaktadır. Sadece canlı hayvan taşıyan hava yolu şirketi, Pet Airways³⁵⁸ Amerika’da 8 şehirde varlık göstermektedir³⁵⁹. Bu durumda hayvanlar yük taşımacılığının konusunu oluşturmaktadır³⁶⁰. Yolcunun beraberinde taşıdığı hayvanlar içinse farklı düzenlemeler mevcuttur³⁶¹. Hayvanın yolcu ile birlikte mi seyahat edeceği yoksa uyutulup tescil edilmiş bagaj ile birlikte mi taşınacağı önemli bir sorundur. Belirli bir ağırlığın altındaki hayvanlar sahipleri ile birlikte kabin bagajı olarak taşınabiliyorken, daha büyük evcil hayvanların taşıyıcının zilyetliğine bırakılmak suretiyle diğer bagaj ile birlikte, bu bagajlara ayrılmış bölümde taşındığı görülmektedir. Elbette bu durum pek çok risk barındırmaktadır³⁶². Bu kapsamda açıklama yaparken “canlı” sözcüğünü kullanmamız kaçınılmazdır. Hukuk sistemi canlı ve cansız ayırımına ilişkin açıklamalarını yaparken canlı kavramını sadece üzerinde hak ve borçlar tanımlayacağı varlığa ilişkin kullanmak istemiştir. Bu noktada hayvanlara ilişkin haklar sahipleri tarafından talep edilecek ve aslında sahiplerinin hakları olacaktır. Hayvanların “canlı” birer varlık olmaları onlar için oluşturulacak koşullar bakımından önem taşır. Nitekim hayvanların gerçekten cansız olan eşya ile aynı koşullar altında taşınması

³⁵⁷ LANZA, Noreen, “Keeping the Live in Live Animal Air Cargo Transport”, *Journal of Air Law and Commerce*, V. 76, I. 2, 2011, s. 229, <https://scholar.smu.edu/jalc/vol76/iss2/2/> (E.T: 11.08.2019).

³⁵⁸ <https://petairways.com/what-we-do> (E.T: 11.08.2019).

³⁵⁹ Bu şehirler: Atlanta, Baltimore, Washington D.C., Chicago, Denver, Fort Lauderdale, Los Angeles, New York, Omaha, and Phoenix olarak sayılmıştır (LANZA, s. 239).

³⁶⁰ AKKURT, s. 45.

³⁶¹ Yolcu ile birlikte hayvan taşınması halinde THY tarafından belirlenen şartlar için bkz: <https://www.turkishairlines.com/tr-es/bilgi-edin/evcil-hayvanlarla-yolculuk/> (E.T: 05.02.2020), Pegasus tarafından belirlenen imkân ve sınırlamalar için bkz: <https://www.flypgs.com/faydali-bilgiler/ucusun-icin-bilgiler/genel-kurallar?embed=true#2117> (E.T: 06.02.2020).

³⁶² LANZA, s. 230- 231.

mümkün değildir³⁶³. Her ne kadar hayvanlar uyutularak³⁶⁴ tescil edilmiş bagajlara ayrılmış bölümde taşınmalar da bu onlar için güvenli bir uçuşu garanti etmemektedir. Karanlık ve gürültülü bu alan, aldıkları ilacın etkisinin sona erip uyanmaları durumunda hayvanlarda çok ciddi travmalara neden olabilmektedir. Bu alanda hayvan taşınacağına, alanın sıcaklık koşullarının hayvan için uygun yaşam ortamını sağlayacak şekilde düzenlenmesi gerekir. Geçmişte tescil edilmiş bagajların içinde hayvan da bulunduğu ilişkin pilota bilgi verilmemesi sonucu sıcaklık ve havalandırma koşullarının uygun olarak ayarlanmaması nedeniyle hayvan ölümleriyle sonuçlanan durumlar yaşanmıştır³⁶⁵.

Hava yolu ile yolcu taşımacılığı kapsamında taşınan hayvanların kayıp, yaralanma ve ölümlerine ilişkin raporlar hazırlanması ve tüketicilerin seyahat edecekleri hava yolunu seçerken bu raporlara ulaşmalarına imkân tanınmasının TKHK’de düzenlenen aydınlatma zorunluluğu kapsamında görülüp görülemeyeceğini değerlendirmek gerekmektedir. 5 Nisan 2000 tarihinde ABD’de kabul edilen bir yasa tasarısı ile, Ulaştırma Bakanlığı tarafından hava yolu şirketlerine kayıp, yaralanma ve ölümlere ilişkin aylık olarak rapor hazırlama ve bu raporları tüketicilere sunma yükümlülüğü yüklenmiştir³⁶⁶. Ülkemizde ise bu kapsamda bir uygulama 4 sayılı Cumhurbaşkanlığı kararnamesi ile getirilmiştir. Kararnamenin 441. Maddesinin 1 fıkrasının c bendinde hava

³⁶³ DANIEL, D. Michelle, “Air Transportaiton of Animals: Passengers or Property”, *Journal of Air Law and Commerce*, V. 51, I. 2, 1986, s. 498.

<https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1765&context=jalc> (E.T: 05.02.2020).

³⁶⁴ Hayvanların uyutulmasını sağlamak amacıyla kullanılan ilacın da solunum ve kalp sağlığı üzerinde negatif etkileri olabilmektedir.

³⁶⁵ İlgili haberler için bkz: <https://www.airporthaber.com/thy-haberleri/thy-ucaginda-donarak-oldu.html> , (E.T: 27.12.2019); <https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-43404215> (E.T: 27.12.2019); <http://www.kokpit.aero/olen-kopege-tazminat> (E.T: 27. 12.2019); <https://www.haberler.com/ozel-haber-ucakta-kopegi-olen-yolcu-tatilini-iptal-7466436-haberi/> (E.T: 27.12.2019).

³⁶⁶ LANZA, s. 238.

hizmet birimlerinin görevleri sayılırken, “*Hava aracı hareketleri, yolcu, kargo ve posta trafiği ile ilgili istatistiksel veri ve eğilimleri değerlendirmek*” ifadesi kullanılarak bu anlamda istatistiksel verilerin tutulmasına ilişkin bir yükümlülük hava hizmet birimlerine yüklenmiştir. Bu yükümlülüğe bağlı olarak bunların paylaşılmasının talep edilip edilemeyeceği, bu verilerin paylaşılmasının aydınlatma zorunluluğu kapsamında değerlendirilip değerlendirilemeyeceğine ilişkin olarak TMK’ye ve TKHK’ye aykırılık ileren bölümlerde, aydınlatma yükümlülüğüne ilişkin açıklamalar yapılırken değerlendirilecektir.

§ 8. TARAFLARIN HAKLARI VE BORÇLARI

I. YOLCUNUN HAK VE BORÇLARI

A. YOLCUNUN HAKLARI

Sivil hava yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerine uygulanacak mevzuat yolcu haklarının kaynağını oluşturmaktadır³⁶⁷. Bu anlamda TSHK, Varşova ve Montreal Sözleşmeleri incelendiğinde bu mevzuatlarda yolcu haklarına dair kapsamlı düzenlemelerin yer almadığı görülür. Bu mevzuatlarda yer alan düzenlemeler daha çok taşıyıcının sorumluluğuna ve taşıma belgelerine yöneliktir³⁶⁸. Sivil hava yolu ile yolcu taşımalarında yolcuların asgari haklarını belirlemek ve düzenlemek üzere “*Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik (SHY- YOLCU)*” oluşturulmuştur. Bu Yönetmelik sadece uçakla gerçekleştirilen uçuşlar içindir. Bu nedenle yolcu taşımacılığı başka bir hava aracı ile gerçekleştirildiği takdirde uygulama alanı

³⁶⁷ ÖZTÜRK, s. 49.

³⁶⁸ AKKURT, s. 180- 181.

bulmayacaktır. Yönetmelik, yolcuların uçağa kabul edilmemesi, uçuşların ertelenmesi ve uçuş iptalleri durumlarına ilişkin olarak yolcuların haklarını tanımlamaktadır.

Yönetmelik, Avrupa Birliği Yolcu Hakları Regülasyonları'na paralel düzenlemeler yapabilmek amacıyla hazırlanmıştır. Avrupa Birliği'nde yürürlükte bulunan 261/2004 sayılı Avrupa Birliği Tüzüğü³⁶⁹ ile (SHY- YOLCU) birkaç farklı nokta haricinde benzer düzenlemeleri içermektedirler³⁷⁰. “2011/83/AB sayılı Tüketici Hakları Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesi (Directive 2011/83/EU)³⁷¹” kapsamında yolcu taşıma sözleşmeleri 261/2004 sayılı Tüzük'te hava yolu ile seyahat eden yolcuların hakları düzenlendiğinden kapsam dışında bırakılmıştır³⁷². Kanunlarla yapılan düzenlemelere ilave haklar içeren bu düzenlemeler, Avrupa Birliği'nde ve ülkemizdeki yansımaları ile yolcuya çok kapsamlı haklar sunduğundan, ya da böyle

³⁶⁹ 17.02.2004 tarihinde yayınlanan ve bir yıl sonra 17.02.2005 tarihinde yürürlüğe giren bu Avrupa Birliği Tüzüğü bütün üye ülkelere doğrudan uygulanacak niteliktedir. Tüzük kapsamında yolcunun uçağa kabul edilmemesi, uçuşun iptali, uçuşun ertelenmesi durumlarında sahip olunan asgari haklar düzenlenmektedir. **GÖÇMEN, İlke/ KESKİN, Harun**, “Avrupa Birliği Adalet Divanının Kararları Işığında Havayolu Yolcu Hakları ile İlgili 261/2004 Sayılı Tüzük”, *TBB Dergisi*, S. 135, 2018, s. 447. Orijinal metinde “Regulation” olarak yer alan ifade Türkçe'ye tüzük olarak çevrilmiştir. Ancak *Öztürk* bu çevirinin doğru olmadığını savunur. Nitekim söz konusu mevzuat Avrupa Birliğinde yasa niteliği taşımaktadır. Bu anlamda ulusal mevzuatımızda yer alan tüzük kavramı ile söz konusu mevzuata ilişkin tanımlamanın aynı kavramlar olarak anlaşılması gerekmektedir (**ÖZTÜRK**, s. 58).

³⁷⁰ **ÖZTÜRK**, s. 56, **DURGUT**, Ramazan, “Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarının Türk Hukukunda Düzenlenişi”, *Ankara Barosu Dergisi*, S. 1, 2018, s. 195 vd.,

<http://www.ankarabarusu.org.tr/siteler/ankarabarusu/tekmakale/2018-1/6.pdf> (E.T: 05.02.2020).

³⁷¹ Direktifle ilgili detaylı bilgi için bkz. **KÜNNECKE**, Amdt, “Yeni Avrupa Birliği Tüketici Hakları Direktifi 2011/83/AB (Arka Planı, İçeriği, Değerlendirmesi)”, Çev. Kıvılcım Bilgen, *Hukuk Köprüsü*, C. 3, S. 5, 2013, s.171 vd., <https://jurix.com.tr/article/4803> (E.T: 09.07.2020).

³⁷² **ERDAL**, s. 138.

olduğu ileri sürüldüğünden, tüketicinin korunması hukukunun korumayı hedeflediği menfaatlerin zaten karşılandığından bahsedilmektedir³⁷³.

Bu düzenlemelerin yanında ICAO tarafından yapılan Dünya Çapında Hava Taşımacılığı Konferansı 6. Toplantısında (ATConf/6) “*Farklı Bağlamlarda Tüketicinin Korunması ve Yolcu Haklarının Tanımları*” (ATConf/6- WP/5) başlığıyla farklı ülkelerde yer alan yolcu haklarına ve tüketicilerin korunmasına ilişkin düzenlemeler tartışılmıştır. Bu buluşmada değişen piyasa koşullarında tüketicinin korunmasının gerekliliği vurgulanmıştır³⁷⁴.

TSHK’de yer alan haklar; yolcu bileti ve bagaj kuponu düzenlenmesini isteme hakkı, taşımanın zamanında ve gereği gibi yapılmasını isteme hakkı, varış yerine sağ salim ulaştırılma hakkı ve yolcunun beraberinde getirdiği bagaj ve kişisel eşyaların taşınmasını isteme hakkı olarak sayılmaktadır. Bunlar aynı zamanda yolcunun uluslararası sözleşmeler kapsamında sahip olduğu haklar olarak da görünüm kazanmaktadır³⁷⁵.

SHY- YOLCU, yolcu haklarına ilişkin oldukça sınırlı düzenlemeler içermektedir. Bu sınırlamalar hem hakların söz konusu olduğu durumlar hem de hava aracı bakımındandır. Yolcunun SHY- YOLCU kapsamında düzenlenen hakları sözleşmenin kuruluş anı, uçağa kabul edilmeme, uçuş iptali gibi durumlara yönelik olarak gruplandırılmıştır. Sözleşme kurulduğu anda yolcunun hakları; yolcu bileti ve bagaj

³⁷³ **AKSOY**, s. 318 vd. Bu nedenle tüketici mahkemesinin görevine ilişkin eleştiriler gündeme gelmektedir. Taşıma hukukuna ilişkin bilgisi zayıf olan tüketici mahkemeleri bu hükümleri uygulamaktan öteye gitmeyecekse, tüketicinin tek menfaatinin de harç ödememek olacağı yönündeki eleştiriler için bkz. **AKSOY**, s. 333.

³⁷⁴ Konferansa ilişkin tüm materyaller için bkz. www.icao.int/meetings/atconf6, (E.T: 04.02.2020).

³⁷⁵ **AVCI**, Zehra, “Sivil Havayolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Yolcu Hakları”, *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 26, S. 2, 2018, s. 475 vd, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/suhfd/issue/39131/437811> (E.T: 20.02.2020).

kuponu düzenlenmesini isteme hakkı, taşımanın zamanında ve gerektiği gibi yapılmasını isteme hakkı, varılacak yere ulaştırılma hakkı ve kişisel bagaj ve eşyalarının taşınmasını isteme hakkı olarak belirlenmiştir. Uçağa kabul edilmeme halinde yolcunun hakları; tazminat talep etme hakkı, geri ödeme ve güzergâh değişikliği hakkı ve hizmet hakkıdır. Uçuşun iptal edilmesi durumunda yolcu yine tazminat talep etme, geri ödeme ve güzergâh değişikliği ve hizmet haklarının yanında ayrıca bilgilendirilme hakkına sahip olacaktır. Uçuşun gecikmesi durumu için de uçağa kabul edilmeme durumlarında düzenlenen haklara yer verilmiştir.

Havacılık mevzuatının yanında genel hükümler (TTK, TBK) ve elbette TKHK de yolcunun hak ve borçlarına ilişkin hükümler içermektedir. TKHK'nin tüketiciyi korumaya yönelik temel ilkeleri ilerleyen bölümlerde açıklanacak ve SHY- YOLCU'da düzenlenen durumlar ve bu durumlara ilişkin olarak tanımlanan haklar, TKHK açısından bu durumlara ilişkin yapılacak değerlendirmeler ve bu anlamda sahip olunacak hak ve borçlar kapsamında değerlendirilecektir.

B. YOLCUNUN BORÇLARI

Sivil hava yoluyla yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından yolcunun asli edim borcu ücret ödeme borcu olmaktadır³⁷⁶. Bu anlamda yolcunun sözleşmenin mesafeli sözleşme olması nedeniyle sahip olması beklenen cayma hakkından yararlanmasının da Yönetmelik ile önüne geçildiğinden bahsetmiştik. TTK m. 991/1/a gereğince; “*Yolcu kendi isteği ile yol üzerinde bulunan bir yerde yolculuktan vazgeçerse ücretin tamamını öder.*” ifadelerine yer vermek suretiyle, yolcunun uçuş esnasında ya da aktarmalı uçuşlarda, uçuştan vazgeçmesi halinde uçuş ücretine ilişkin iade talep etmesinin önüne geçilmiştir. Fakat bu iki duruma karşın, tarafların aralarında yaptıkları sözleşme

³⁷⁶ AKKURT, s. 208.

çerçevesinde yolcunun uçuş gerçekleşmeden önce biletini başka bir uçuşta kullanmak üzere açığa alma ya da iade etme gibi hakları tanımlanmıştır.

Ücret bedelini ödeme borcunun yanında yolcunun sözleşmede belirlenen zamanda hareket yerinde hazır olma ve talimatlara uyma gibi borçları da tanımlanmıştır. Bagaj ve bilet kontrolleri, online yapılmadığı takdirde check- in işlemleri gibi zaman alacak uygulamalar nedeniyle taşıma şirketleri yolcunun hareket saatinden önce havaalanında hazır bulunmalarını isterler. Yolcunun belirlenen bu zamanda hareket yerinde bulunmaması, bu işlemlerin zamanında yapılamaması sonucunu doğuracağından sıkıntılara neden olabilecektir. Yolcunun belirlenen zamanda hazır bulunmaması durumunda uygulanacak işlem bakımından iki görüş hakimdir. İlk görüşe göre yolcuya bir sonraki vasıta ile uçuş hakkı tanınmalıdır³⁷⁷. İkinci görüş ise mücbir sebep olmadıkça yolcuya bir sonraki vasıta ile taşınma hakkının sunulmaması gerektiğini, nitekim bu durumda yolcunun sözleşmeden caymış sayılması gerektiğini ve taşıyıcıya ücret ödeme yükümlülüğünün devam ettiğini ileri sürmektedir³⁷⁸.

Son olarak yolcunun taşıyıcı tarafından belirlenen nizam ve talimatlara uyması gerekmektedir. Buna uyulup uyulmadığını denetleyecek kişi kaptan pilottur. Talimatlara uyulmadığı takdirde, kural tanımaz yolcuya ve yolcuların kara listeye alınarak uçuştan yasaklanmalarına ilişkin yaptırımlar gündeme gelebilecektir.

II. TAŞIYICININ HAK VE BORÇLARI

Sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinde taşıyıcının en temel borcu yolcuyu varma yerine kararlaştırılan saatte sağ salim bir şekilde ulaştırmaktır³⁷⁹. Bunun

³⁷⁷ ÜLGEN, s. 93.

³⁷⁸ ZEYNELOĞLU, s. 223- 224; AKKURT, s. 211.

³⁷⁹ ÖZTÜRK, s. 53.

yanında bir sözleşmede tarafların hak ve borçları birbirlerinin hak ve borçları ile çapraz olarak eşleşmektedir. Bu demektir ki; yolcunun hakları taşıyıcının borçlarıdır. Buna karşılık yolcunun borçları da taşıyıcının yolcudan talep edebileceği hakları ifade etmektedir. Öyleyse yolcunun ücret ödeme borcu kapsamında taşıyıcının ücret talep etme hakkından, yolcunun taşımanın zamanında ve gereği gibi yapılması hakkı kapsamında taşıyıcının bunu yerine getirme borcundan bahsedilecektir. Taşıyıcının hak ve borçları yolcunun borç ve hakları dikkate alınarak bulunabildiğinden bu bölümde detaylı açıklamaya yer verilmesine gerek görülmemiştir.

§ 9. SÖZLEŞMENİN HUKUKİ NİTELİĞİ

I. GENEL OLARAK

Sivil hava yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerinin hukuki niteliğine ilişkin doktrinde bazı tartışmalar mevcuttur. Bu tartışmalar genel olarak hava yolu ile taşıma sözleşmelerinin hukuki niteliğini belirlemeye yöneliktir ancak yolcu taşımaları için de benzer açıklamalar uygun düştüğü ölçüde söz konusu olur. Bunun yanında yolcu taşımalarının TKHK kapsamında görünüm kazanabileceği birtakım sözleşme tipleri de mevcuttur.

Sivil hava yoluyla yolcu taşıma sözleşmeleri “*özel hukuk alanında borç sözleşmeleri*” olarak nitelendirilir. Sözleşme taraflara karşılıklı borçlar ve haklar tanımlaması nedeniyle “*karşılıklı*” bir sözleşmedir³⁸⁰. Bu sözleşmeler “*rıza-i*” sözleşmelerdir³⁸¹. Hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinin önceden belirlenen tarifelere göre yapılması bu sözleşmelere “*kesin vadeli işlem*” olma niteliğini kazandırır.

³⁸⁰ AKKURT, s. 162.

³⁸¹ AKKURT, s. 162- 163.

Uçuş işleminin belirlenen vadede yerine getirilmemesi halinde yolcu borçlunun temerrüdüne ilişkin haklarını kullanabilmektedir³⁸².

Son olarak sözleşmelerin çoğunlukla önceden belirlenmiş sözleşme şartlarının yolcular tarafından kabul edilmesi ile kurulması nedeniyle “*katılmalı sözleşme*” niteliğinden bahsedilmektedir³⁸³. Sözleşmenin kanunlarda düzenlenmiş özel sözleşme tiplerinden hangisi olarak nitelendirilebileceğine ilişkin değerlendirmelere ise sonraki başlıklarda yer verilecektir.

II. TÜRK TİCARET KANUNU ANLAMINDA TAŞIMA SÖZLEŞMESİ

Bir sözleşmenin Türk Ticaret Kanunu anlamında taşıma sözleşmesi sayılabilmesi için TTK’de taşıma sözleşmesi olarak anılması ya da kanunda yer alan hükümler doğrultusunda bu sözleşmenin TTK anlamında taşıma sözleşmesi olduğundan bahsedilebilmesi gerekir³⁸⁴. TSHK m. 106’da bu Kanun’da ve taraf olunan uluslararası anlaşmalarda hüküm bulunmaması halinde TTK’nin uygulanacağı belirtilmiştir. TTK m. 852 hükmü hava yolu taşımalarında özel hükümlerin saklı tutulacağına yer vermektedir. Bu düzenleme doktrinde yer alan bir görüşe göre Türk Ticaret Kanunu’nun taşıma sözleşmeleri bakımından genel hükümler içerdiği ve taşımaya ilişkin TTK’de yer alan hükümlerin de genel hükümler niteliğinde olacağı şeklinde yorumlanmıştır³⁸⁵. Sözleşmenin ticari işletme faaliyeti olmasına ve sözleşmenin bir tarafının tacir olması gerekliliğine ilişkin açıklamalar da dikkate alındığında TTK’nin doğrudan doğruya (genel

³⁸² ÜLGEN, s. 48.

³⁸³ SÖZER, s. 126- 127; AKKURT, s. 164.

³⁸⁴ CANBOLAT, s. 13.

³⁸⁵ CANBOLAT, s. 14.

hükümler niteliği taşıyarak) taşıma sözleşmelerine uygulanabileceği görülür³⁸⁶. Yine belirtilen TSHK hükmünden ve TTK m. 1 hükmünden hareketle, hakkında özel hüküm bulunmayan uyuşmazlık hallerinde; eser ve vekalet sözleşmelerinin tamamlayıcı hükümler olarak sözleşmelere uygulanması mümkün olmaktadır³⁸⁷.

Taşıma fiilinin ticari bir iş olarak değerlendirilmesi, hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinin tüketici işlemi sayılması bakımından da önem taşır. TKHK’de yer alan tüketici işlemi tanımından hareketle sözleşmenin satıcı ya da sağlayıcı tarafını oluşturan taşıyıcı, bu işi ticari veya mesleki amaçlarla yapıyor olmalıdır. Bu da taşıma faaliyetinin ticari bir faaliyet olmasını gerektirmektedir. Ticari iş kavramına ilişkin düzenleme TTK m. 3 ve 19’da yer almaktadır. TTK m. 3, TTK’de düzenlenen hususları ve bir ticari işletme ile ilgili bütün işlem ve fiilleri ticari iş olarak değerlendirmiştir. Bir ticari işletme ile ilgili bütün işlem ve fiillerin ticari iş sayılması ile, ticari iş tanımının kapsamı oldukça genişletilmiştir. Haksız fiillerden bu tanımdan hareketle ticari iş olarak değerlendirilebileceğinden taşıyıcı hava yolu şirketine ait hava aracı ile meydana gelen kazalar da ticari iş kapsamında sayılabilir³⁸⁸.

³⁸⁶ ÜLGEN, s. 44.

³⁸⁷ AKKURT, s. 166.

³⁸⁸ ERDAL, s. 12.

III. ESER SÖZLEŞMESİ- VEKALET SÖZLEŞMESİ VE BAĞIMSIZ SÖZLEŞME

Taşıma sözleşmelerinin hukuki niteliği açıklanırken bu sözleşmelerin eser, vekalet ya da bağımsız sözleşmeler olarak ele alındığı görülmektedir. Bu açıklamalar hava yoluyla yapılan taşımalar bakımından da geçerlidir³⁸⁹.

Doktrindeki baskın görüş taşıma sözleşmesinin eser sözleşmesi olarak değerlendirilmesi gerektiği yönündedir³⁹⁰. Bu görüşün dayanağını taşıyıcının bir sonuca ilişkin taahhütte bulunması oluşturur. Yine taşıyıcının akdi ve fiili taşıyıcı olarak ayrılabilmesi ve akdi taşıyıcının taşıma işlemini bir başkasına yaptırabilmesi de eser sözleşmelerindekiyle benzer bir görünüm ortaya koymaktadır. Eser sözleşmeleri bir tarafın bir bedel karşılığında bir eser meydana getirmeyi kabul ettiği sözleşmeler olarak tanımlanır³⁹¹. Eser sözleşmeleri için tüketim amacı söz konusu olduğunda bu sözleşmeler TKHK kapsamına girmektedir³⁹².

Bir başka görüş sözleşmeyi vekalet sözleşmesi olarak nitelendirmektedir³⁹³. Vekalet sözleşmeleri, vekilin, vekalet veren kişinin iradesine ve çıkarlarına uygun iş görme borcu üstlendiği sözleşmelerdir³⁹⁴. Ücret vekalet sözleşmesinin asli unsuru

³⁸⁹ Söz konusu nitelendirmelere ilişkin değerlendirmeler büyük ölçüde eşya taşımaları üzerinden yapılmaktadır, ancak doktrinde uygun olduğu ölçüde yolcu taşımalarının da bu değerlendirmeler kapsamında ele alınabileceği belirtilmiştir (ÜLGEN, s. 45).

³⁹⁰ SORGUCU, s. 40; SÖZER, s.125; GÖLCÜKLÜ, s. 11; bu görüşü savunan yabancı yazarlar için bkz. ÜLGEN, s. 45, dpn. 19.

³⁹¹ ZEVKLİLER/GÖKYAYLA, s. 486; ARAL, Fahrettin/ AYRANCI, Hasan, *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, Ankara, 2020, s. 371.

³⁹² ASLAN, (Dersler), s. 12.

³⁹³ GÖKNİL, s. 185; bu görüşü savunan yabancı yazarlar için bkz. ÜLGEN, s. 45, dpn. 21.

³⁹⁴ ZEVKLİLER/GÖKYAYLA, s. 634; ARAL/ AYRANCI, s. 447.

değildir³⁹⁵. Sivil hava yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerini vekalet sözleşmesi olarak nitelendiren bu görüş, taşıma sözleşmesi bakımından ücretin kararlaştırılmadığı durumlara ve İsviçre hukukunda vekalet sözleşmesi hükümlerinin taşıma sözleşmelerine tamamlayıcı hükümler olarak uygulanmasına dayanmaktadır³⁹⁶. Fakat taşıma sözleşmelerinde ücretin asli unsur olarak belirlenmiş olması onu vekalet sözleşmelerinden ayıran önemli bir farklılıktır. Yine vekalet sözleşmeleri de TKHK m. 3'te yer alan tanımlamada tüketici işlemi olabilen sözleşmeler arasında sayılmıştır.

Son görüş ise taşıma sözleşmelerinin eser ve vekalet sözleşmelerinden farklılıklarını dikkate alarak bu sözleşmeyi bağımsız bir sözleşme olarak nitelendirir. Bu görüş eser ve vekalet sözleşmelerinin (yük taşımaları açısından eser, yolcu taşımaları açısından ise vekalet sözleşmelerinin) tamamlayıcı olarak uygulanabileceğini ileri sürmektedir³⁹⁷. Yolcu taşıma sözleşmelerini bağımsız bir kanunda düzenlenmesinden hareketle bu sözleşmeleri bağımsız sözleşme olarak nitelendirmek³⁹⁸ bu sözleşmeye, başka birtakım sözleşmelere ilişkin hükümlerin uygulanmasına engel olmaz³⁹⁹. Nitekim hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri özellikle TKHK'da düzenlenen pek çok sözleşme olarak görünüm kazanabilmektedir. Bu anlamda sözleşme hava yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi olarak TSHK ve burada belirtilen mevzuat hükümlerine tâbi olmaya devam ederken bu özel sözleşmelere ilişkin hukuki düzenlemelerin de uygulama alanı bulacağı bir sözleşmeye dönüşür. Taraflardan birinin tüketici diğerinin tacir olması ile tüketici

³⁹⁵ ARAL/ AYRANCI, s. 451.

³⁹⁶ ÜLGEN, s. 45; AKKURT, s. 164; *Göknil* ise bu durumda eser sözleşmesinin uygulama alanı bulacağını belirtmiştir (GÖKNİL, s. 185- 186).

³⁹⁷ ÜLGEN, s. 45- 46; CANBOLAT, s. 12; BİRİNCİ UZUN, s. 44.

³⁹⁸ CANBOLAT, s. 12.

³⁹⁹ CANBOLAT, s. 13.

işlemi niteliği kazanan hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri, sözleşmenin niteliğine ilişkin tüm değerlendirmeler kapsamında geçerliğini sürdürür.

IV. ÜÇÜNCÜ KİŞİ YARARINA KURULAN SÖZLEŞME

Taşıma ediminin yerine getirilmesi için yolcu ile taşıyıcı doğrudan doğruya sözleşme yapabilecekleri gibi, sözleşmeyle edimin üçüncü bir kişiye ifa edilmesini de kararlaştırabilirler⁴⁰⁰. Bu durumda üçüncü kişi yararına sözleşme⁴⁰¹ söz konusu olacaktır⁴⁰². Lehine sözleşme yapılan üçüncü kişi de sözleşme kapsamında yolcu sıfatını kazanır⁴⁰³, ancak üçüncü kişi yararına yapılan sözleşmelerde lehine sözleşme yapılan kişinin hem alacaklı hem borçlu ile ilişkisi olmakta bu nedenle sözleşmeden doğan haklarını nasıl talep edeceği farklılık göstermektedir. Üçüncü kişi yararına sözleşmeler tam ve eksik (basit) üçüncü kişi yararına sözleşmeler şeklinde bir ayrıma tabidirler. Sözleşmenin eksik üçüncü kişi yararına yapılmış olması halinde lehine sözleşme yapılan kişinin borçludan talep edebileceği hakları oldukça kısıtlanır. Bu durumda üçüncü kişi borçludan ifayı talep edemez. İfanın geç yerine getirilmesi ya da hiç yerine getirilmemesi durumunda doğacak zararları talep etme hakkı alacaklıdadır⁴⁰⁴. Tam üçüncü kişi yararına sözleşmede ise lehine sözleşme yapılan üçüncü kişi borçludan edimin ifa edilmesini isteyebileceği gibi, ifanın gecikmesinden ya da hiç yerine getirilmemesinden

⁴⁰⁰ **AKKURT**, s. 35.

⁴⁰¹ **EREN**, s. 1267, **AKYOL**, s.11; **OĞUZMAN/ ÖZ**, s.441.

⁴⁰² Sözleşmenin üçüncü kişi yararına yapıldığı durumlara örnek olarak bir şirketin çalışanı için bilet alması gösterilebilir. Bu durumda sözleşmenin bir tarafını söz konusu şirket oluşturacak ancak çalışan da yolcu sıfatını haiz olacaktır. Fakat bu durumda sözleşmenin ticari ve mesleki amaç taşıyacağından hareketle yolcu tüketici sıfatını kazanamayacaktır (**GÖLCÜKLÜ**, s. 39).

⁴⁰³ **EREN**, s. 1278; **ERDAL**, s. 18.

⁴⁰⁴ **ASLAN**, Yavuz Can, s. 210.

kaynaklanan zararların tazminini de doğrudan talep edebilir⁴⁰⁵. Sözleşme kapsamında üçüncü kişinin haksız fiil sorumluluğunu doğuracak bir olaya maruz kalması halinde ise her iki şekilde de üçüncü kişi TBK m. 49 gereği haksız fiil sorumluluğuna başvurabilir⁴⁰⁶.

Sözleşmenin üçüncü kişi yararına sözleşme olarak değerlendirilebilmesi için yolcu dışında bir kişi adına yapılmış olması gerekmektedir. Eğer sözleşme yolcu adına yapılmış ancak ödeme üçüncü bir kişi tarafından yerine getirilmiş ise bu durumda üçüncü kişi yararına sözleşmeden bahsedilemez. Üçüncü kişi yararına sözleşmeleri temsilden ayırmak gerekir⁴⁰⁷. Yolcu taşıma sözleşmeleri kapsamında temsil ile sözleşme yapılmasına çok sık rastlanır. Yolcunun sözleşmeyi temsilci aracılığıyla yaptığı durumlara seyahat acenteleri örnek verilebilir. Daha önce açıklandığı üzere IATA olmayan acenteler yolcu adına işlem yapmaktadır⁴⁰⁸. Doğrudan temsil ile sözleşme yapılması durumunda yolcu sözleşmenin tarafı haline gelir. Sözleşmeden doğan hak ve borçlar temsil olunan yolcunun üzerinde doğar.

⁴⁰⁵ ASLAN, Yavuz Can, s. 213.

⁴⁰⁶ ASLAN, Yavuz Can, s. 212, 214.

⁴⁰⁷ Üçüncü kişi yararına sözleşme ve temsil arasındaki farklar için bkz. ASLAN, Yavuz Can, s. 234, vd.

⁴⁰⁸ ÜLGEN, s. 74.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜKETİCİNİN KORUNMASI HAKKINDA KANUN BAKIMINDAN SİVİL HAVA YOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİ VE BU SÖZLEŞMELERİN SONA ERMESİ

§ 10. TKHK KAPSAMINDA SİVİL HAVA YOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNİN ÇEŞİTLERİ

I. GENEL OLARAK

Sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri, tüketici hukukunda düzenlenen özel sözleşme tiplerinden pek çoğu olarak düzenlenebilmektedir. Tüketicin Korunması Hakkında Kanun kapsamında bazı tüketici sözleşmeleri bakımından özel koruma yöntemlerine yer verilmiştir⁴⁰⁹. Yolcunun tüketici olması nedeniyle TKHK'nin genel hükümlerinin uygulama alanı bulmasının yanında, sözleşmenin bu sözleşme çeşitlerinden biri olarak akdedilmesi halinde bu sözleşme çeşidine ilişkin özel hükümler uygulama alanı bulacaktır.

Sözleşmenin sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi olması halinde görünüm kazanabileceği özel tüketici sözleşmeleri: taksitle satış, mesafeli sözleşme, iş yeri dışında kurulan sözleşme ve paket tur sözleşmeleridir.

⁴⁰⁹ AYDOĞDU, s. 230.

II. MESAFELİ SÖZLEŞME

Teknolojinin gelişmesiyle birlikte sözleşmeler tarafların yüz yüze gelmesine gerek olmadan uzaktan iletişim araçları kullanılarak yapılabilmektedir. Mesafeli olarak akdedilen bu sözleşmeler TKHK kapsamında da düzenlenerek tüketicinin bu sözleşmelerin akdedilmesine ilişkin yaşayacağı problemler karşısında korunması amaçlanmıştır⁴¹⁰.

Yapılan bir araştırmada yolcuların bileti nerden aldıkları sorulduğunda % 59,1'lik bir oranla biletin hava yolu şirketine ait web sitesinden alındığı, % 8'lik bir oranla seyahat acentelerinin web sitelerinden alındığı, % 2,6'lık bir oranla ise telefon aracılığıyla müşteri hizmetlerinden alındığı ortaya konmuştur. Bu anlamda hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinin çoğunlukla mesafeli satış sözleşmesi olarak yapıldığı görülmektedir⁴¹¹. Dolayısıyla sözleşme kapsamında mesafeli sözleşmelere ilişkin hak ve yükümlülüklerin de hem tüketici olan yolcu hem de satıcı ve sağlayıcı olan hava yolu şirketi açısından söz konusu olması beklenmektedir.

Mesafeli sözleşmeler 6502 sayılı Kanun'da ve Mesafeli Sözleşmeler Yönetmeliği⁴¹²'nde düzenlenmektedir. Mesafeli sözleşmeler “*satıcı veya sağlayıcı ile tüketicinin eş zamanlı fiziksel varlığı olmaksızın, mal veya hizmetlerin uzaktan pazarlanmasına yönelik olarak oluşturulmuş, bir sistem çerçevesinde, taraflar arasında sözleşmenin kurulduğu ana kadar ve kurulduğu an da dahil olmak üzere uzaktan iletişim araçlarının kullanılması suretiyle kurulan sözleşmeler*” olarak tanımlanmaktadır (TKHK m. 48/1). Hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinin mesafeli sözleşme olarak akdedilmesi

⁴¹⁰ AYDOĞDU, s. 286.

⁴¹¹ YAYLALI/ DİLEK, s. 83.

⁴¹² RGS. 29188 RG. 27.11.2014.

halinde taraflar bakımından bu sözleşmeden doğan hak ve borçlar da söz konusu olacaktır.

Bu sözleşmeler kapsamında tüketiciye 14 gün içinde sözleşmeden cayma hakkı gibi önemli bir hak sunulmaktadır. Böylece tüketici herhangi bir neden göstermesi gerekmeden ve tazminat yükümlülüğü altına girmeden belirtilen bu süre içinde sözleşmeyi sonlandırabilmektedir⁴¹³. Tüketicinin sahip olduğu bu cayma hakkı hakkında bilgilendirilmesi gerekmektedir⁴¹⁴.

6502 sayılı Kanun'un mesafeli sözleşmeleri düzenleyen maddesinin 6. fıkrasında bu sözleşmeler bakımından kapsam dışı sözleşmelerin olduğuna ve bunların yönetmelik ile belirleneceğine işaret edilmiştir. Bu düzenlemeleri içeren yönetmelik "*Mesafeli Sözleşmeler Yönetmeliği*⁴¹⁵"dir. Yönetmelik incelendiğinde görülmektedir ki, Yönetmelik'te yer alan birtakım yükümlülükler saklı kalmak kaydı ile, yönetmeliğin yolcu taşıma sözleşmelerine uygulanması engellenmiştir (m.2/h). Bu düzenleme kapsamında Yönetmelik m.2/2/h gereğince, yolcu taşıma sözleşmelerine uygulanacak hükümler, "*5' inci maddenin birinci fıkrasının (a), (b) ve (d) bentlerindeki bilgi verme yükümlülüğü ile 18 inci ve 19 uncu maddelerde yer alan yükümlülükler*" olarak sınırlandırılmıştır. Mesafeli sözleşmeler yönetmeliği bu madde ile, yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından; sınırlı bir kapsamla ön bilgilendirme yükümlülüğünün, telefon kullanım ücretine ve ilave ödemelere ilişkin hükümlerin uygulanabilir olduğu bir yönetmeliğe dönüştürülmüştür. Böylece tüketici açısından önemli bir hak olan cayma hakkının ve daha pek çok hükmün yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından kullanılmasının önüne geçilmiştir.

⁴¹³ AYDOĞDU, s. 289.

⁴¹⁴ Bu kapsamda bilgilendirme yapıldığına ilişkin ispat yükü satıcı ya da sağlayıcıya aittir. Bilgilendirme yapılmadığı takdirde tüketici 14 günlük süre ile bağlı olmayacaktır (AYDOĞDU, s. 289).

⁴¹⁵ RGS. 29188, RG. 27.11.2014.

III. PAKET TUR SÖZLEŞMELERİ

A. GENEL OLARAK

Paket tur sözleşmesi, “*paket tur düzenleyicileri veya aracıları tarafından ulaştırma, konaklama, ulaştırma ve konaklama hizmetlerine bağlı olmayan, başka turizm hizmetlerinden en az ikisinin birlikte, her şeyin dâhil olduğu fiyatla satıldığı veya satımının vaat edildiği ve hizmetin 24 saatten uzun bir süreyi kapsadığı veya gecelik konaklama içerdiği sözleşmeler*” dir (TKHK m.51/1). Paket tur sözleşmelerinin üç temel unsuru edimlerin bütünlüğü, ücret ve süre unsurları olarak tanımlanmıştır⁴¹⁶. Edimlerin bütünlüğü unsuru, paket tur düzenleyicisinin yerine getirme yükümlülüğünü haiz olduğu en az iki asli edimin bir bütün halinde mevcut bulunması gerekliliği anlamına gelir⁴¹⁷. Bu bütünlük; konaklama, taşıma veya yan edim olarak nitelendirilmeyen başka turizm hizmetlerinden en az ikisinin birleştirilmesiyle ortaya çıkar⁴¹⁸. Bunun yanında birleşen iki ya da daha fazla edimin bir bütün teşkil edecek şekilde sunuluyor olması gerekir⁴¹⁹. Asli edimlerin bağımsız hizmet sağlayıcıları tarafından ifa edilmesi bu unsurun karşılanmadığı anlamına gelmemektedir⁴²⁰. Son olarak, paket tur sözleşmesi 24 saatten uzun sürmeli veya gecelik konaklamayı içermelidir.

⁴¹⁶ **ÖKSÜZ**, Ömer, “Tüketici Hukukunda Paket Tur Sözleşmeleri”, *TBB Dergisi*, S. 66, 2006, s. 338.

⁴¹⁷ **SERT**, Selin, “6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Hükümlerine Göre Paket Tur Sözleşmeleri” *TAAD*, Y. 6, S.22, Temmuz 2015, <http://kutuphane.dogus.edu.tr/mvt/pdf.php> (E.T: 28.02.2020) s. 223.

⁴¹⁸ **VARDAR HAMAMCIOĞLU**, Gülşah, “Paket Tur Sözleşmelerinde Tüketicinin Korunması”, *İÜHFİM*, C. LXVIII, S. 1-2, 2010, s. 279.

⁴¹⁹ **SERT**, s. 223.

⁴²⁰ **VARDAR HAMAMCIOĞLU**, s. 280.

TKHK'ye tâbi bir paket tur sözleşmesinden bahsedilebilmesi için, sözleşme kapsamında sunulan hizmetlerin her şey dâhil fiyatla ücretlendirilmesi gerekir (TKHK m.51/1). Fakat paket tur düzenleyicilerinin, paket tur hükümlerinin uygulanmasını engellemek amacıyla hizmetleri ayrı ayrı faturalandırması durumuna karşı kanun koruyucu tarafından gerekli önlem alınmıştır. Olası bir kanuna karşı hileyi önlemek amacıyla ayrı ayrı faturalandırmanın sözleşmenin paket tur olma niteliğini etkilemeyeceği Kanun'da açıkça düzenlenmiştir (TKHK m.51/2).

Sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri çoğu zaman paket turda sunulan asli edimlerden biri olarak karşımıza çıkar. Bu durumda sözleşmeyi akdeden yolcu bakımdan TKHK'de yer alan paket tur hükümleri ve "*Paket Tur Sözleşmeleri Yönetmeliği*⁴²¹" hükümleri uygulama bulur. Buna ilişkin düzenleme SHY- YOLCU yönetmeliğinde de yer alır (SHY- YOLCU m. 2/3).

Paket tur sözleşmelerinde sözleşmenin ticari ya da mesleki amaçla hareket eden tarafı paket tur düzenleyicileridir. Yönetmelik'te, paket tur düzenleyicisi "*paket turları düzenleyen ve bu turları kendisi veya aracısı vasıtasıyla satışa sunan gerçek veya tüzel kişi*" şeklinde tanımlanmıştır (PTS Yön. m. 4/1/e). Paket tur düzenleyicisi pakete dahil olan hizmetleri bizzat kendisi sunabileceği gibi bu hizmetlerin bağımsız hizmet sağlayıcıları tarafından sunulmasını da sağlayabilir⁴²². Bağımsız hizmet sağlayıcısının tanımı Yönetmelik'te "*Bir paket tur içinde yer alan hizmetlerden bir veya birkaçını paket tur düzenleyicisi veya aracısı ile yaptığı sözleşme gereği katılımcıya sunan gerçek veya tüzel kişi*" şeklinde yapılmıştır (PTS Yön. m. 4/1/a). Taşıma sözleşmesi paket tur sözleşmesi kapsamında yapıldığı takdirde, taşıyıcı bağımsız hizmet sağlayıcısı olacaktır.

⁴²¹ RGS. 29236, RG. 14.01.2015.

⁴²² **ÖZDEMİR**, Gökçen Bilge, "Paket Tur Sözleşmesinde Taraflar ve Tarafların Borçları ve Hakları", *Sosyal Bilimler Dergisi*, 2011 S. 2, s. 66, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/100771> (E.T: 05.08.2020).

Hizmet sağlayıcıları paket tur sözleşmesi kapsamında kararlaştırılan edimler bakımından TBK m. 116 kapsamında yardımcı kişi olarak kabul edilir⁴²³.

Paket tur sözleşmeleri kapsamında önem taşıyan bir diğer husus, bu sözleşmeleri yapan kişilerin ticari veya mesleki amaçla hareket etmeleri halinde de tüketici olarak kabul edilmelerine ilişkindir. Kanun'da paket tura ilişkin açıklamalara yer verilirken “*satıcı ve sağlayıcı*” yerine “*paket tur düzenleyicisi veya araçlar*” ifadelerine yer verilmiş, sözleşmenin karşı tarafı bakımından ise ticari veya mesleki amaçlarla hareket eden kişilerin de tüketici sayılacağı düzenlenmiştir⁴²⁴.

Tüketicinin paket tur sözleşmeleri kapsamında temel borcu ücret ödeme borcudur. Bu borcu yerine getirmediği takdirde temerrüde düşmüş sayılacaktır ve temerrüt faizi ödemek zorunda kalacaktır. Bunun yanında tüketicinin paket tur sözleşmesi kapsamında beraber seyahat ettiği diğer yolcuların huzur ve sükununu bozmaması ve dürüstlük kuralına uygun davranması da ondan beklenen bir diğer borçtur⁴²⁵.

Paket tur sözleşmelerinde esaslı bir değişiklik⁴²⁶ yapılması halinde katılımcıya çeşitli haklar sunulmuştur. Bu haklar kapsamında tüketici; aynı düzenleyici tarafından düzenlenen, sözleşme yaptığı paket tura eşit değerde ya da değeri bunu aşan bir paket tura ek bedel ödemeksizin katılabilir, fiyat farkını iade alarak daha düşük değerde bir tura

⁴²³ VARDAR HAMAMCIOĞLU, s. 285.

⁴²⁴ AYDOĞDU, s. 313.

⁴²⁵ ASLAN, (Dersler), s. 260.

⁴²⁶ Esaslı değişikliğin ne olduğu Paket Tur Sözleşmeleri Yönetmeliği'nde belirlenmiştir. Buna göre: “*Paket tur düzenleyicisi veya aracısı tarafından paket turun başlamasından önce, katılımcıdan kaynaklanmayan nedenlerle sözleşme içeriğinde yapılan önemli değişiklikler ile 9 uncu maddede belirtilen sebeplerle yapılan fiyat değişikliği hariç diğer fiyat değişiklikleri*” esaslı sözleşme değişiklikleridir (PTS. Yön. m. 10).

katılabilir veya ek bir tazminat ödemeye mecbur bırakılmaksızın sözleşmeden dönebilir (PTS. Yön. m. 10/3).

Bu sözleşmeler bakımından tüketiciye tanınan önemli bir hak sözleşmeyi fesih hakkıdır. Tüketici paket tur düzenleyene ya da aracısına yapacağı tek taraflı bildirimle sözleşmeyi tek taraflı bir şekilde feshedebilme hakkını haizdir. Fesih, turun başlamasından otuz gün önce yapılacak olursa ödenmiş olan bedel zorunlu harç ve vergi masrafları dışında tüketiciye iade edilir (PTS. Yön. m. 16/2). Fesih bildirim 30 günden az bir süre içinde yapılmış ise bedelden belirli bir oranda kesinti yapılabilmektedir, ancak buna ilişkin bir ibarenin paket tur sözleşmesinde yer alması gerekmektedir (PTS. Yön. m. 16/3). Tüketicinin otuz günden az bir zaman kala fesih bildiriminde bulunmuş olması engelleyemediği, öngöremediği bir durumdan kaynaklanıyorsa bu durumda vergi ve harç gibi ödenmesi zorunlu yükümlülükler ve üçüncü kişilere ödendiği belgelendirilebilen ve iade edilmesine imkân olmayan bedeller dışında bir kesinti yapılmadan, tüketicinin ödemiş olduğu bedel kendisine iade edilmektedir (PTS. Yön. m. 16/4). Bu bedel iadesinin 14 gün içinde yapılması öngörülmüştür (PTS. Yön. m 16/5).

B. COVID- 19 SALGINININ PAKET TUR SÖZLEŞMELERİNE ETKİSİ

Bilindiği üzere Aralık 2019'da Çin'in Wuhan kentinde başlayarak kısa süre pandemik hale gelen ve tüm dünyaya yayılan yeni koronavirüs (COVID-19) salgını nedeniyle hava yolu ile yapılan taşımacılıklarda bazı önlemler alınması gereği ortaya çıkmıştır. Virüsün yayılmasını engellemek amacıyla dünya çapında uçuş yasakları uygulanmaya başlanmıştır. Bu anlamda Paket Tur Sözleşmeleri ve SHY- YOLCU Yönetmelikleri bakımından, gerçekleşmeyen hava yolu taşımalarında ücret iadesinin nasıl olacağına ilişkin birtakım ek düzenlemeler yapılmıştır. Paket tur sözleşmeleri bakımından katılımcının sözleşmeyi feshetmesi halinde 14 gün içinde kendisine bedel iadesinde bulunulması Yönetmelik'le zorunlu kılınmış olsa da COVID- 19 salgını

nedeniyle bu maddede bir değişiklik yapılması öngörölmüştür. “*Paket Tur Sözleşmeleri Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik*⁴²⁷” ile bu madde yeniden düzenlenmiştir. Söz konusu Yönetmelikte yer alan geçici madde 1’in 1. fıkrasına göre: “*Yönetmeliğin 16’ncı maddesi kapsamında yapılan bedel iadelerinin, fesih bildirimının paket tur düzenleyicisi veya aracısına ulaşmasından itibaren on dört gün içerisinde yapılması esastır. Ancak, COVID-19 salgını nedeniyle, 5/2/2020 tarihinden itibaren ifası öngörölen ve hava yolu ile ulaştırma içeren paket tur sözleşmelerine ilişkin bedel iadelerinde, paket tur düzenleyicisi veya aracısı tarafından hava taşıma işletmelerine ödenip belgelendirilen uçuş bedeli, uçuş yasağı kalktıktan sonraki altmışıncı günü izleyen on dört gün içerisinde*” katılımcıya iadesi söz konusu olacaktır. Bu düzenleme kapsamında tüketiciye uçuş bedeli haricinde kalan hizmetlerin bedelleri 14 gün içinde iade edilecek, uçuş bedeli ise tur düzenleyicisi ya da aracısı tarafından hava yolu şirketine ödenmiş ve bu ödemenin belgelendirilmiş olması kaydıyla, uçuş yasaklarının kalkmasından sonra 60 gün geçmesi ile 14 gün içinde iade edilecektir.

Geçici maddenin ikinci fıkrasında ise: “*Katılımcının bilgilendirilmesi ve açık onayının alınması koşuluyla, ödenmesi zorunlu vergi, harç ve benzeri yasal yükümlülüklerden doğan masraflar hariç olmak üzere katılımcının ödemiş olduğu bedel, uçuş yasağı kalktıktan sonraki altmışıncı günü izleyen on dört gün içerisinde iade edilir.*” İfadelerine yer verilmiştir. Üçüncü fıkrada ise katılımcının hangi fıkrada yer alan bedel iadesi yöntemini seçtiğine dair bilgilendirilme ve onayının alınması yükümlülükleri ve buna ilişkin ispat yükü düzenlenmiştir. Bu fıkradan anlaşıldığı üzere yalnız uçuş ücretinin değil bütün paket tur bedelinin iadesinin belirlenen süre kapsamında ertelenmesine olanak tanınmıştır. Görüldüğü üzere ikinci fıkra hükmü ile paket tur düzenleyicisi lehine bir uygulamaya gidilmiştir. Bu nedenle bu fıkra kapsamında tüketicinin “*bilgilendirilmesi ve açıkça onayının alınması*” koşulu büyük önem arz etmektedir.

⁴²⁷ RGS. 31128, RG. 15.05.2020.

§ 11. SİVİL HAVACILIK SÖZLEŞMELERİ AÇISINDAN TÜKETİCİYİ KORUMAYA YÖNELİK ÖNLEMLER

I. GENEL OLARAK

Tüketicinin korunması sürekli bir uygulamadır. Sadece yapılan sözleşme bakımından değil, bu sözleşme yapılıncaya kadar maruz kalınan uygulamalar ve sözleşme gerçekleşikten sonra ortaya çıkan problemler bakımından da koruma mekanizmaları geliştirilmiştir. Her an bir mal ya da hizmete yönelik olarak tüketici sıfatını kazanmaya muktedir olan kişiler esasında hayat boyu süren bir koruma sisteminden faydalanmaktadırlar. Elbette bu, tüketilen mal ya da hizmet bakımından başlangıcı ve sonu olan bir süreçtir.

Sözleşme yapılmadan önce sağlıklı sözleşme yapma koşullarının tüketiciye sunulması sözleşme öncesi koruma mekanizmalarını; sözleşmenin kurulması esnasında karşılaşılabilecek sorunlara ilişkin koruyucu önlemler sözleşmenin kurulması esnasındaki koruma mekanizmalarını ve sözleşme kurulduktan sonra, sözleşme konusu edimden beklenildiği ölçüde yararlanılmasına engel olacak durumlara ilişkin önlemler sözleşme sonrası koruma mekanizmalarını oluşturur. Tüm bunların yanında tüketiciyi korumayı hedefleyen temel ilkeler ve bazı tüketici sözleşmeleri bakımından özel koruma yöntemleri öngörülmüştür. Bu bölümde bütün bu koruma mekanizmaları, sivil hava yoluyla yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından değerlendirilecektir.

II. SÖZLEŞME ÖNCESİ KORUMA

A. GENEL OLARAK

Tüketici, sözleşme öncesinde, sözleşmenin kuruluşu esnasında ve sözleşme yapıldıktan sonra Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'dan doğan koruma imkanlarından yararlanmaktadır. Sözleşme öncesi korumadan anlaşılması gereken; tüketiciye sağlıklı bir rekabet ortamı sunulması, sözleşme konusu mal ya da hizmete ilişkin yapacağı sözleşme kapsamında bilgilendirilmesi ve korunma faaliyetleri açısından standardizasyonun sağlanmasıdır⁴²⁸.

Sözleşme öncesi koruma önlemleri, tüketiciyi o sözleşmeyi yapmaya sevk eden uygulamalara ilişkin birtakım düzenlemeler getirerek, tüketicinin karar verme sürecinde maruz kalabileceği olumsuzlukları bertaraf etmeyi amaçlar. Nihayetinde rekabet ortamının satıcı ve sağlayıcılara sunulması ile, reklamlar, indirimler, mala ya da hizmete yönelik kalite artırımları onların bu yarışta nasıl bir derece kazanacaklarını belirleyen önemli faktörler olarak ortaya çıkarlar. Hukuk sistemi de bu yarış bakımından hukuka aykırı bir rekabetin oluşmasını önlemek amacıyla koruyucu önlemler sunmalıdır⁴²⁹.

Tüketicinin hakları, bu haklar ihlal edildiğinde kullanabileceği başvuru mekanizmaları hakkında bilinçlendirilmesi için, 6502 sayılı Kanun'un 59. maddesi kapsamında ders programlarına yapılacak eklemeler ve radyo ve televizyon kuruluşları tarafından yapılması gereken yayınlar bu bilinçlendirmenin sağlanmasına ilişkindir.

⁴²⁸ ALTUNKAYA, Mehmet, "Sözleşmenin Kuruluşundan Önce Tüketicinin Korunması", *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. VIII, 2004, s.97. Standardizasyona ilişkin daha detaylı bilgi için bkz: <http://www.eurogap.com.tr/icerik/standardizasyon-nedir> (E.T: 15.01.2020).

⁴²⁹ ALTUNKAYA, s. 102.

B. ALDATICI REKLAMLARA KARŞI KORUMA

Satıcı ya da sağlayıcılar günümüzün rekabet koşullarında tüketiciyi kendileri ile sözleşme yapmaya ikna edebilmek için, sundukları mal ya da hizmeti hedef tüketici kitlesine tanıtan uygulamalara ihtiyaç duyarlar. Bu aşamada devreye ticari reklamlar, ticari uygulamalar girer⁴³⁰.

Aldatıcı reklamı açıklayabilmek için ilk olarak ticari reklamın tanımını yapmak gerekmektedir. Ticari reklamlar 6502 sayılı Kanun'da, *“ticaret, iş, zanaat veya bir meslekle bağlantılı olarak; bir mal veya hizmetin satışını ya da kiralanmasını sağlamak, hedef kitleyi oluşturanları bilgilendirmek veya ikna etmek amacıyla reklam verenler tarafından herhangi bir mecrada yazılı, görsel, işitsel ve benzeri yollarla gerçekleştirilen pazarlama iletişimi niteliğindeki duyurular”* olarak tanımlanmıştır (TKHK m. 61/I). Ticari reklamların çıkış noktasını piyasadaki rekabet ortamı oluşturmaktadır⁴³¹. Tüketici bir mal ya da hizmeti satın almaya karar verirken, bu mal ve hizmet hakkında bilgilendirici nitelikte olan ticari reklamlardan önemli ölçüde etkilenir. Reklamın hukuki niteliği icap, icaba davet, ilan yolu ile ödül sözü ya da piyango olarak değerlendirilir⁴³². Hava yolu şirketleri de sundukları hizmetin satışını sağlamak amacıyla ticari reklamlardan yaygın olarak yararlanmaktadırlar.

Reklamlarla hedeflenen, tüketiciyi etkilemek ve bu etki neticesinde tüketiciye bir davranış biçimi kazandırmaktır⁴³³. Aldatıcı reklamların önemli bir özelliği içlerinde hile

⁴³⁰ AYDOĞDU, s. 81; ASLAN, (Dersler), s. 65.

⁴³¹ AYDOĞDU, s. 81; ÖZDEMİR, Hayrunnisa, “Aldatıcı Reklamlara Karşı Tüketicinin Korunması”, *AÜHFD*, C. 53, S. 3, 2004, s. 65, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/628571> (E.T: 11.01.2020.)

⁴³² AYDOĞDU, s. 82.

⁴³³ Bu hedefler, 10.09.1984 tarihli Aldatıcı ve Karşılaştırmalı Reklamlara İlişkin Konsey Yönergesinde yer alan tanımlama neticesinde belirlenmiştir (AYDOĞDU, s. 82).

unsurunu barındırmalarıdır⁴³⁴. Hile sayesinde tüketici kasıtlı olarak yanıltılmakta, aldatılmaktadır. Söz konusu aldatma fiili yanlış bilgilendirme yapılması suretiyle olabileceği gibi, bilgilendirme yapılması beklenen bir konuda sessiz kalınması yolu ile de olabilmektedir. “Söz gümüşse sükût altındır.” sözü her zaman için doğru değildir; nitekim doğruyu daha azı ile söylemek yaygın bir aldatma yöntemidir⁴³⁵.

TKHK ticari reklamlara ilişkin sınırlamaların yönetmelikle düzenleneceğini açıklamıştır. Ticari reklamlara ilişkin uygulanacak usul ve esaslar ve bu reklamlara yönelik sınırlamaların neler olacağına yönetmelik kapsamında yer verilmiştir. Hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi yaparken tüketicinin hangi hava yolu ile seyahat edeceğini belirlemede etkili olan faktörler içinde reklamlar da sayılmaktadır⁴³⁶. 2015 yılında resmi gazetede yayınlanan “Ticari Reklam ve Haksız Ticari Uygulamalar Yönetmeliği⁴³⁷” ile reklamların nasıl olması gerektiği ile ilgili çok detaylı düzenlemeler yapılmıştır. Sivil

⁴³⁴ Bu anlamda aldatıcı reklamlar sonucunda sözleşme yapan tüketiciler TBK’de yer alan aldatma (eski düzenlemedeki adı ile hile) hükümlerine dayanarak sözleşmeyle bağlı olmadıklarını ileri sürebileceklerdir. Ancak bu durumda aldatmanın varlığını ispat etmesi gereken taraf tüketici olduğundan öğretide bunun yeterli bir koruma yolu olmadığına değinilmektedir. Kaldı ki dava açmak ve ispat yükümlülüğünü yerine getirmek tüketici açısından zahmetli ve maliyetli bir yol olduğundan bu koruma sisteminin elverişliliği şüphelidir. Tüketici karşı tarafın aldatma davranışını ispat edemediği takdirde sözleşmeyi yaparken esaslı bir hataya düşmesinden hareketle yine TBK’de yer alan (m.30) iptal yoluna da gidebilecektir. Fakat bu durumda satıcının reklamın aldatıcı niteliğinden habersiz olması halinde (reklam 3. bir kişi tarafından yapıldığından) tüketici kusurlu duruma düşecek bu durumda tazminat ödeme yükümlülüğü gündeme gelebilecektir (AYDOĞDU, s. 86).

⁴³⁵ MAYNARD, L. William, “The Application of Consumer Protection Legislation to Aviation Litigation”, *Journal of Air Law and Commerce*, V. 45, I. 3, 1980, s. 626, https://scholar.smu.edu/jalc/?utm_source=scholar.smu.edu%2Fjalc%2Fvol45%2Fiss3%2F4&utm_medium=PDF&utm_campaign=PDFCoverPages (E.T: 06.10.2020).

⁴³⁶ YAYLALI/ DİLEK, s. 84.

⁴³⁷ RGS. 29232, RG. 10. 01.2015.

hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi yapmayı teşvik etmek, sözleşme yapması beklenen hedef kitleyi bilgilendirmek ve ikna etmek üzere yapılacak her türlü ticari reklam, bu yönetmelikteki düzenlemelere uygun olmalıdır.

C. HAKSIZ TİCARİ UYGULAMALAR

Ticari uygulamalara ilişkin tanımlama Ticari Reklam ve Haksız Ticari Uygulamalar Yönetmeliğinde yer alır. Buna göre ticari uygulamalar, bir mal ya da hizmet tüketiciye ulaştırılırken tüketiciye bu malı tanıtmak, satmak amacıyla bulunulan, bir eylem ya da bir ihmal olarak ortaya çıkabilen, pazarlamaya yönelik faaliyetlerdir⁴³⁸.

Haksız ticari uygulama ise aynı yönetmelikte, *“mesleki özenin gereklerine uymayan ve ulaştığı ortalama tüketicinin ya da yöneldiği grubun ortalama üyesinin, bir mal veya hizmete ilişkin ekonomik davranış biçimini önemli ölçüde bozan veya bozma ihtimali olan her türlü ticari uygulama”* şeklinde tanımlanır.

Haksız ticari uygulamalar bir eylem, bir harekette bulunma şeklinde olabileceği gibi bir ihmal davranışıyla da ortaya çıkabilir. Tüketicilere yöneltilen öneride önemli birtakım bilgilerin tüketiciden saklanması böylece tüketicinin sözleşme yapmaya yönlendirilmesi aldatıcı ihmal kapsamındadır. Buna ilişkin düzenleme Ticari Reklam ve Haksız Ticari Uygulamalar Yönetmeliğinin 30. maddesinde yer almaktadır.

Bir ticari uygulamanın aldatıcı ve saldırgan nitelikte olması onun haksız bir ticari uygulama olduğuna işaret eder⁴³⁹. Ticari uygulamaların reklam görünümüne bürünmesi halinde uygulanacak yaptırımlar ve reklam haricinde uygulama kapsamında kaldığı hallere ilişkin yaptırımlar Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'da ayrı ayrı 61 ve 62. maddelerde düzenlenmiştir.

⁴³⁸ **KARAKOCALI**, Ahmet/ **KURŞUN**, Ali Suphi, *Tüketici Hukuku*, İstanbul, 2015, s. 213.

⁴³⁹ **AYDOĞDU**, s. 89.

Bir ticari uygulamayı haksız ticari uygulama kapsamına sokmada kıstas, tüketicinin ekonomik davranış biçimini etkilemesi noktasında belirlenmiştir⁴⁴⁰. Tüketicinin özgür iradesini çok önemseyen kanun koyucu haksız ticari uygulamaları yasaklamıştır⁴⁴¹.

Haksız ticari uygulamalar; aldatıcı ticari uygulamalar ve saldırgan ticari uygulamalar olarak görünüm kazanır⁴⁴². Saldırgan ticari uygulamalar tüketici üzerinde baskı oluşturarak onun karar verme sürecini yönlendiren, tüketiciyi oluşturduğu bu baskının sonucu olarak kısıtlı bir zamanda hareket etmeye zorlayan uygulamalardır⁴⁴³.

Saldırgan ticari uygulamalar birtakım özellikler barındırırlar. Bunlardan biri baskı fonksiyonudur⁴⁴⁴. Öyle ki satıcı ya da sağlayıcı tüketici üzerinde bir baskı kurmakta, onu sindirmektedir. Bu durumda tüketiciye sözleşme kurma teklifini sürekli olarak yöneltmesi, olmadık zamanlarda yöneltmesi ve onu adeta taciz etmesi hali söz konusudur⁴⁴⁵. Tüketicinin ılımlı tavrı manipüle edilerek onun üzerinde psikolojik baskı yaratılmaktadır. Bu baskı faaliyetinin tüketicinin iradesini etkilemeye uygun olması gerekir ve tüketici, iradesine yönelik yapılan bu manipülasyon faaliyetinin sonucunda normalde tarafı olmayacağı bir hukuki işleme taraf olmalıdır⁴⁴⁶. Tüketiciyi zaman

⁴⁴⁰ KARAKOCALI /KURŞUN, s. 213; DERYAL /KORKMAZ, s. 215.

⁴⁴¹ DERYAL /KORKMAZ, s. 215.

⁴⁴² AYDOĞDU, s. 90.

⁴⁴³ AYDOĞDU, s. 90.

⁴⁴⁴ SAVAŞ, Firdevs, “Reklam Vasıtasıyla Ortaya Çıkan Saldırgan Ticari Uygulamalar”, *C.Ü. İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi*, C. 18, S. 2, 2017, s. 233, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/370370>, (E.T: 05.10.2020).

⁴⁴⁵ SAVAŞ, s. 233.

⁴⁴⁶ KARAMANLIOĞLU, Argun, “Tüketici Hukukunda Saldırgan Satış Yöntemleri”, in HAMAMCIOĞLU, (ed.), vd., *Tüketicinin Korunması Hakkında Kanuna Disiplinler Arası Yaklaşım*, Ankara, 2016, s. 70.

sınırlaması getirerek baskılamak da bir saldırgan ticari uygulamadır⁴⁴⁷. Tüm bu baskı ve zorlamaları içeren uygulamalarla, agresif pazarlama yöntemleriyle tüketiciyle sözleşme akdedilmesi yasaklanmıştır⁴⁴⁸.

III. SÖZLEŞMENİN KURULMASI AŞAMASINDA KORUMA

A. AYDINLATMA (BİLGİLENDİRME) YÜKÜMLÜLÜĞÜ

Tüketicinin, sözleşme yapmaya karar verdiği aşamada, akıllıca ve bağımsız olarak hareket edebilmesi için bilgilendirilmesi gerekmektedir. Bilgilendirme yükümlülüğü, kaynağını TMK m.2 f.1’de yer alan dürüstlük kuralından almaktadır⁴⁴⁹. Bu yükümlülük ile yapılacak sözleşmenin tüketiciye tanıtılması hedeflenmektedir. Bilgilendirmenin kapsamı, sözleşmenin genel hükümlerinden, sözleşmede yer alan ve tüketicinin sözleşme yapma kararında etkili olacak koşullardan ve tarafların hak ve yükümlülüklerinden oluşmalıdır⁴⁵⁰. Ne oranda bilgi verilmesi gerektiği sözleşme kapsamında taşınan rizikoya göre belirlenir⁴⁵¹.

Özel hukuk sözleşmeleri bakımından bilgilendirme yükümlülüğü esasında TKHK’de düzenlenen aydınlatma zorunluluğundan daha geniş bir kavramı ifade etmektedir. Her ne kadar bu yükümlülük bir yan yükümlülük olarak değerlendirilse de

⁴⁴⁷ AYDOĞDU, s. 90.

⁴⁴⁸ AYDOĞDU, s. 90.

⁴⁴⁹ AYDOĞDU, s. 97.

⁴⁵⁰ KILIÇARSLAN KARA, s.199.

⁴⁵¹ Bu anlamda tüketiciye sözleşme kapsamında gereğinden fazla bilgi verilmesi de eleştirilmektedir. Nitekim bu durum tüketicide kafa karışıklığına sebep olabilecek; bu da tüketicinin yaptığı sözleşmeyi anlamasını engelleyerek korunmak istenen menfaatin zarar görmesine neden olacaktır. Bunu destekleyen görüş için bkz. KILIÇARSLAN KARA, s. 199.

önemi ve içeriği nedeniyle zaman zaman asli edim yükümlülüğü olarak da nitelendirilebilir⁴⁵². Bunun yanında somut durum içerisinde sahip olduğu önem dikkate alınarak yan edim yükümlülüğü ya da koruma yükümlülüğü olarak da nitelendirme yapılması mümkün olmaktadır⁴⁵³. Tüketici sözleşmeleri bakımından da koruma yükümlülüğü görünümü ile yaygın olarak karşılaşılmaktadır⁴⁵⁴.

Bilgilendirme yükümlülüğünün neleri içermesi gerektiği değerlendirildiğinde bu içeriğin, sözleşme konusu mal ve hizmete ilişkin bilgiler, sözleşme yapılacak kişiye ilişkin bilgiler, ücret, geri alma ve cayma haklarından oluştuğu görülmektedir. Bu açıklamalar bilgilendirme yükümlülüğünün nasıl yerine getirilmesi gerektiğine ilişkindir. 6502 sayılı Kanun'da temel ilkeler içinde yer alan bilgilendirme yükümlülüğü, sadece şekli açıklamalara ilişkindir⁴⁵⁵. Yükümlülüğün hangi şekil koşullarına bağlı kalarak yerine getirileceğine yönelik bu açıklamalar ise 4077 sayılı Kanun'dan ve bu Kanun'da işaret edilen Mesafeli Sözleşmeler Yönetmeliği⁴⁵⁶nde yer alan Ön Bilgilendirme Yükümlülüğü'ne ilişkin hükümlerden kaynaklanmaktadır⁴⁵⁷.

⁴⁵² Bilgilendirme yükümlülüğünün sözleşmenin tür ya da tipini belirleyen bir borç olmaması nedeniyle bu durumun ender rastlanan bir durum olarak görünüm kazanacağı ifade edilmektedir (**KILIÇARSLAN KARA**, s. 200).

⁴⁵³ **KILIÇARSLAN KARA**, s. 200.

⁴⁵⁴ Bilgilendirme yükümlülüğünün koruma yükümlülüğü olarak görünüm kazanması durumunda kaynağını dürüstlük kuralından aldığı kabul edilmektedir. Bu da bu yükümlülüğü asli edimin yerine getirilmesi için uyulması gereken bir özen yükümlülüğüne dönüştürür. Bu nedenle bağımsız bir nitelik taşımazlar ve ayrıca dava konusu olamazlar. Detaylı bilgi için bkz. **KILIÇARSLAN KARA**, s. 201.

⁴⁵⁵ “Bu kanunda yazılı olarak düzenlemesi öngörülen sözleşmeler ile bilgilendirmeler en az on iki punto büyüklüğünde, anlaşılır bir dilde, açık sade ve okunabilir bir şekilde düzenlenir ve bunların bir nüshası kağıt üzerinde veya kalıcı veri saklayıcısı ile tüketiciye verilir” ifadeleri ile bilgilendirme yükümlülüğünün ne şekilde yerine getirileceği düzenlenmiştir (TKHK m.4).

⁴⁵⁶ RGS: 29188, RG: 27.11.2014.

⁴⁵⁷ **KILIÇARSLAN KARA**, s. 207.

Yukarıda tartışmış olduğumuz hayvanlara ilişkin risk ve hasarların öğrenilmesi için bilgilendirme yükümlülüğüne dayanmanın kaynağını da tüketicinin sözleşme yapmadaki amacı oluşturmaktadır. Nitekim yolcunun sözleşme yaparken kendisinin ve beraberindeki eşyaların ve elbette ki evcil hayvanının hasar görmeksizin bir yerden bir yere ulaştırılmasını amaçlarken, bu hasarın ortaya çıkmasına ilişkin risk analizi hakkında bilgi edinmek kanımızca aydınlatma zorunluluğunun kapsamında yer almalıdır.

Hava yolu şirketleri sözleşme kapsamında tüketicinin bilgilendirilmeyi talep edeceği pek çok durumu web sitelerinde açıklamaktadırlar. Hava yolu şirketleri, yolcuları uçuşun gecikmesi durumunda bilgilendirme yapmada (SHY- YOLCU m. 6/2) ve yolculara haklarını bildirmede (SHY- YOLCU m. 15) yükümlü oldukları gibi, yolcu hakları kapsamında da tüketicileri bilinçlendirmek amacı ile bilgilendirme broşürleri hazırlamıştır⁴⁵⁸. Bir uçuş hakkında seyahat acenteleri vasıtasıyla bilgi alan ya da bir uçuş için rezervasyon yaptıran bir tüketici tarafsız ve doğru bilgi alma hakkına sahiptir⁴⁵⁹. Bu bilgilendirme yükümlülüğünün kapsamında yolculukla ilgili bütün seçenekler yer almalıdır. Bir kalkış noktasından, varış noktasına direkt olarak yapılan uçuşlar, ara noktalı yani seyahat esnasında bir noktada durmak suretiyle varış noktasına devam eden uçuşlar, bağlantılı uçuşlar⁴⁶⁰ ve bütün hava yolu şirketlerinin belirlediği bilet fiyatları hakkındaki seçenekler seyahat acentesi tarafından sunulması gereken bilgilerdir⁴⁶¹. Bilet rezervasyonu yapılması halinde seyahat acentesi tarafından tüketiciye sunulması gereken

⁴⁵⁸ Yolcu hakları bilgilendirme broşürü için bkz:

http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/yolcular_icin/yolcu_haklari_brosur.pdf (E.T: 26.02.2020).

⁴⁵⁹ **GÖKTEPE**, Hülya, “Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Yolcu Hakları”, *Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Prof. Dr. Akar ÖCAL Armağanı, No. 19, 2016, <http://andhd.dergi.anadolu.edu.tr/yonetim/icerik/makaleler/70-published.pdf> (E.T: 20.02.2020), s. 218.

⁴⁶⁰ Yolculuğa devam etmek için başka bir uçuşa binme zorunluluğunu içeren uçuşları ifade etmektedir.

⁴⁶¹ **GÖKTEPE**, (Yolcu Hakları), s. 218.

bilgiler ise; uçuş hizmetini sunacak olan hava yolu şirketinin bilette belirtilenden farklı bir şirket olması halinde bu şirkete ilişkin bilgi, yolculuk esnasında yapılacak olan uçak değişiklikleri, yoldaki duraklar, havaalanları arasındaki transferdir⁴⁶².

Bilgilendirme yükümlülüğünün ihlal edilmesi durumunda uygulanacak yaptırımlar TKHK m. 77/1'de düzenlenmiştir. Dürüstlük kuralına dayanarak culpa in contrahendo sorumluluğunun uygulama alanı bulması da mümkündür⁴⁶³. Bu durumda taraflar, sözleşmenin esaslı noktaları hakkında bilgilendirilmediklerinden, sözleşmeye ilişkin yanlış bir kaniya varmışlarsa, karşı tarafın bu yanılığı fark etmesi ile bunu ortadan kaldırma borcu söz konusu olur⁴⁶⁴. Bu borç yerine getirilmediğinde sorumluluk söz konusu olur ve zararın tazmini gerekir⁴⁶⁵.

B. SÖZLEŞME YAPMA MECBURİYETİ

Sözleşme yapma zorunluluğu TKHK'nin genel hükümleri içinde sayılan ve kaçınılmaz olarak sözleşme öncesi döneme ilişkin bir koruma yöntemidir. Nitekim

⁴⁶² **GÖKTEPE**, (Yolcu Hakları), s. 219.

⁴⁶³ Culpa in contrahendo, henüz sözleşme kurulmamışken, tarafların birbirlerine karşı davranışlarında dürüstlük ilkesine bağlı kalmalarını ifade eder. Tarafların sözleşmenin kurulmasını etkileyecek nitelikteki bilgileri birbirleri ile paylaşmaları ve karşı tarafı koruyucu güvenlik önlemlerini almaları bu yükümlülük kapsamında değerlendirilir. Sözleşme kurmaya yönelik görüşmeler yapıldığı esnada culpa in contrahendo sorumluluğunu doğuracak bir durumun meydana gelmesi halinde, kurulma aşamasında olan sözleşme bir tüketici işlemi olarak değerlendirilebilecekse bu durumda tüketici mahkemelerinin görevli olduğu savunulur. Bkz. Yargıtay 13. HD., 2013/24429 E., 2014/227 K., 13.01.2014 T. kararında Yargıtay görevli mahkemeyi belirlerken "*davacının hangi amaçla hareket ettiği*" ölçütünden yola çıkmıştır (**TUTUMLU**, (Sözleşme Öncesi Görüşmeleri), s. 117).

⁴⁶⁴ **ALTUNKAYA**, s. 23; **KILIÇARSLAN KARA**, s. 197.

⁴⁶⁵ **KILIÇARSLAN KARA**, s. 197.

sözleşme akdedildiği takdirde sözleşme yapma zorunluluğu hali hazırda karşılanmış olduğundan bu yükümlülüğün ihlalden bahsedilemez.

TKHK m. 6'da yer alan bu hüküm, sözleşme özgürlüğüne⁴⁶⁶ ilişkin bir sınırlama getirmektedir. Sözleşme özgürlüğü, tarafların; emredici hukuk kurallarına, ahlaka, kamu düzenine ve kişilik haklarına aykırı olmamak kaydıyla; sözleşme yapıp yapmamaya, sözleşme yapacakları tarafı seçmeye, yapacakları sözleşmenin biçimini ve tipini belirlemeye, sözleşmeyi sona erdirmeye, kanunda düzenlenmiş ve yahut düzenlenmemiş bir sözleşmeyi yapmaya, sözleşmenin içeriğinin nelerden oluşacağını kararlaştırmaya ilişkin konularda özgürce hareket edebilmeleri anlamına gelir⁴⁶⁷. Hiç kimsenin belirli bir kişi ile sözleşme yapmaya zorlanamayacağını ifade eden bu özgürlük Anayasa ve TBK ile de güvence altına alınmıştır (AY m.48, TBK m.26). Bu kural karşısında öncelikle dürüstlük kuralından doğan bazı istisnalar mevcuttur. Tekel kuruluşların varlık gösterdiği bir piyasada, tekel niteliğindeki bir satıcı ya da sağlayıcının sözleşmenin tarafına ilişkin seçim yapabiliyor olması büyük hakkaniyetsizlikler doğurur⁴⁶⁸. Sözleşme yapma zorunluluğu ile sözleşmenin güçlü tarafı olan satıcı ve sağlayıcının kendi menfaatleri doğrultusunda hakkaniyetsiz davranması engellenmek istenmiştir⁴⁶⁹. Böylece sözleşmenin güçlü tarafı olan satıcı ve sağlayıcının keyfiyeti doğrultusunda tüketici ile sözleşme yapmamasının ya da sözleşmenin koşullarını tek yanlı olarak belirlemesinin önüne geçilmek istenmiştir⁴⁷⁰.

⁴⁶⁶ AYRANCI, Hasan, "Sözleşme Kurma Zorunluluğu", *AÜHFD*, C. 52, S. 3, 2003, s. 229.

⁴⁶⁷ AYDOĞDU, s. 106.

⁴⁶⁸ AYRANCI, s. 233, AYDOĞDU, s. 107.

⁴⁶⁹ AYDOĞDU, s. 106; BAŞ SÜZEL, Ece, "Tüketici Hukukunda Sözleşme Kurma Zorunluluğu", *Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 13, S. 167, 2018, s. 10, <https://www.jurix.com.tr/article/16275> (E.T: 06.02.2020).

⁴⁷⁰ AYDOĞDU, s. 107.

TKHK'nin sözleşme yapma özgürlüğü kapsamında meydana gelebilecek tehlikelere ilişkin olarak getirdiği sınırlama mevcut durumda 6502 sayılı Kanun'un 6. maddesinde yer alan “*Satıştan Kaçınma*” hükmüdür. Bu hükmü hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri açısından incelemek gerekirse; hava yolu şirketlerinin hizmet sağlamaktan haklı bir sebep olmaksızın kaçınamayacakları (TKHK m.6/2) ve bu hizmetin satın alınmasını başka bir mal ya da hizmetin alınması koşuluna⁴⁷¹ bağlayamayacakları (TKHK m.6/3) görülür. Hükümden, haklı bir sebep olması durumunda bu zorunluluğun da ihlal edilebileceği anlaşılır.

Taşıyıcının yolcu ile sözleşme kurmayı reddetmesi haklı bir sebepten kaynaklanmalıdır, ancak 6502 sayılı Kanun'da bu haklı sebebin ne ya da neler olabileceği belirtilmemiştir. Haklı sebep, doktrinde yer alan değerlendirmelere göre, uyumsuzluk konusu olay bakımından hâkim tarafından belirlenir⁴⁷². Haklı sebebin kanundan⁴⁷³ ya da idari bir karardan⁴⁷⁴ kaynaklanabilmesi de mümkündür. Bu belirleme esnasında, sözleşme özgürlüğünün temel kural olduğu dikkate alınarak geniş yorumlama yapılması

⁴⁷¹ Kanun'da bu durum ancak bunun aksi yönünde bir teamül, ticari örf- adet ya da haklı bir sebep olması durumunda mümkün kabul edilmiştir.

⁴⁷² **AYDOĞDU**, s. 110; **ZEVKLİLER/ AYDOĞDU**, s. 153; **GÜMÜŞ**, Mustafa Alper, *6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Şerhi Cilt 1*, İstanbul, 2014, s. 77; **ZEVKLİLER**, Aydın/ **ÖZEL** Çağlar, *Tüketicinin Korunması Hukuku Açıklamalı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun*, Ankara, 2016, s. 135- 136; **ÖZEL**, Çağlar, “Madde 6”, *MİLLİ ŞERH (NATIONAL COMMENTARY) 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Şerhi (Commentary on the Consumer Protection Law No: 6502)*, in **TOKBAŞ**, Hakan/ **TÜZÜNER**, Özlem, (ed.), İstanbul, 2016, s. 173; **ÇABRİ**, Sezer, *6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Şerhi*, Ankara, 2016, s.151.

⁴⁷³ Tütün ürünlerinin 18 yaşından küçüklere satılmayacağına yer veren 4207 sayılı Tütün Ürünlerinin Zararlarının Önlenmesi ve Kontrolü Hakkında Kanun; haklı sebebin kanunla belirlenmesinin bir örneğidir.

⁴⁷⁴ Hijyen önlemleri kapsamında alınan bir idari kararın bir lokantanın kapatılması örnek olarak verilebilir. Daha fazla örnek için bkz. **GÜMÜŞ**, dph. 88.

gerektiği de yine birtakım yazarlarca ifade edilmiştir⁴⁷⁵. Bu açıklamalarla varılan noktada temel amaç, sözleşme özgürlüğüne dayanılarak sözleşme yapılacak tarafa ilişkin ayrımcılık yapılmasını engellemektir. Nitekim yazarların paylaştığı ortak görüş, hâkim ayrımcılıktan başka bir nedenle sözleşme yapılmadığına kanaat getirebiliyor ise, bunun haklı neden olacağı yönündedir⁴⁷⁶.

Hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından da yolcu ile sözleşme yapmaktan kaçınma hallerine rastlanmaktadır. Buna ilişkin örnekler oldukça sınırlı da olsa, ülkemizde ve dünyada hava yolu şirketlerinin kara liste olarak bilinen listelerine giren yolcuların kendileri ile sözleşme yapmalarına engel oldukları bilinmektedir. Bu durumda haksız nedenin neler olabileceği noktasında ise hava yolu şirketleri önlemlerini almış durumdadırlar. Türk Hava Yollarının, “*Yolcu ve Bagaj Taşıma Genel Şartları*” metninin 8. maddesinde⁴⁷⁷ hangi hallerde taşıyıcının taşımayı ret hakkı olduğu düzenlenmiştir. Sözleşmenin bu hükmüne göre taşıyıcı; önceki uçuşlarda sözleşmenin 8. ve 12. maddelerinin ihlal edilmiş olması durumunda ve uçuşa izin verilmesinin taşıyıcıdan beklenemeyeceği durumlarda yolcuyu uçuşa kabul edip etmemeye yönelik takdir yetkisini kullanabilecektir. Taşıyıcı, güvenlik gerekçesiyle ya da takdir yetkisini

⁴⁷⁵ BAŞ SÜZEL, s. 21.

⁴⁷⁶ Pek çok yazar tarafından benzer olarak verilen örnekler şöyledir: 18 yaşından küçüklerin belli mekanlara alınmaması, borçlarını ödemedi sürekli geciken bir kişiye kredi verilmemesi... Bununla ilgili Yargıtay kararı için bkz. Y. 13. HD 2010/3958 E., 2011/171 K., 07.02.2011 T.(Karar kapsamında kişilere kredi kartı hizmeti verilmesinin banka açısından doğuracağı riskler gözetilmiş ve “*Bankaların 5464 sayılı yasanın 25.maddesi gereğince belirledikleri bu ücreti kart kullanıcılarından istediklerinde bunu ödemeye yanaşmayan kişilerle sözleşme yapmaya zorlanamayacakları gibi, mevcut sözleşmelerini de bundan sonra sürdürmeye zorlanamazlar.*” şeklinde karar verilmiştir.), cenaze sebebiyle belirli saatlerde hizmet verememe... Benzer örnekler için bkz. AYDOĞDU, s. 110; BAŞ SÜZEL, s. 22.

⁴⁷⁷ Taşımayı ret halleri için bkz. <https://turkishairlines.ssl.cdn.sdlmedia.com/637140877736117999RV.pdf> (E.T: 08.02.2020).

kullanarak yolcu ya da yolcu bagajını taşımayı reddedebilmektedir. Bu durumda yolcuya bilet satılmayacak, yasaklılık haline rağmen yolcu bir şekilde bilet satın almış yahut uçuşa kabul edilmiş ise, biletin geçerliliği ve kurallara uygun düzenlenmiş olması dikkate alınarak yolcuya bilet için ödediği ücret iade edilecektir. Yolcuya bunun haricinde bir tazminat hakkı tanınmamıştır. Taşınmaktan reddedilen yolcular bileti doğrudan doğruya hava yolu şirketinden almayı acentelerden ya da başka satış kanallarından temin etseler dahi tespit edilerek uçuşa alınmazlar.

Taşımayı ret hakkını düzenleyen sözleşme metni çerçevesinde, taşıyıcının yolcuyu uçuşa kabul etmemesinin kaç uçuşu kapsadığı ya da ne miktarda bir zaman dilimine ilişkin olduğu düzenlenmemiştir. Bu anlamda, bu maddeyle taşıyıcıya genel bir hak tanındığı düşünülürse taşıyıcı süresiz olarak yolcuyu taşımayı reddedebilecek, bu ret durumu söz konusu taşıyıcı ile yapılacak bütün taşımaları kapsayacak şekilde yorumlanabilecektir. Fakat bu durumda da yolcu açısından büyük hak kayıplarının meydana gelmesi mümkün olabilir. Yolcunun taşıma hizmetinden yararlanması gereken spesifik bir zaman söz konusu olduğunda ve bu zamanda taşıma işlemini gerçekleştirecek başka bir taşıyıcı bulunmadığında, taşıyıcının takdir yetkisini kullanarak taşımayı reddetmesi yolcu açısından büyük zararlar meydana getirebilir. Bu durumda uyuşmazlık konusu olay bakımından zarar nedeniyle taşıyıcı aleyhine tazminata da hükmedilmesi söz konusu olabilmelidir.

Bunun yanında hava yolu şirketince hazırlanan sözleşmenin 8. maddesi “*aşağıdaki ve benzeri hallerde*” ifadesini kullanmıştır. Bu ifade sözleşme yapmayı ret nedenlerinin örneklendirici sayma yöntemi ile sayıldığına işaret etmektedir, fakat bu durum tüketicinin öngöremeyeceği bazı durumlarda da taşımadan reddedilmesi sonucunu doğuracağından bu kapsamdaki düzenlemenin sınırlandırıcı sayma yöntemi ile yapılması daha hakkaniyetli olur.

Sözleşme metninde yer alan bu uçuştan ret hallerinin haklı bir neden teşkil edip etmeyeceği uyuşmazlık konusu olay kapsamında yine hâkim tarafından değerlendirilmelidir. Nitekim bu sözleşme metni, tüketiciyle müzakere edilmeden maktu bir metin olarak hazırlandığından genel işlem şartlarına ilişkin hükümler bu metin açısından uygulama alanı bulur. Böylece sözleşme kapsamında her ne kadar haklı neden olarak kabul edilmiş ve tüketicinin de sözleşme yaparken bu metinde yer alan düzenlemeleri kabul etmiş olması söz konusu olsa dahi, gerekirse haksız şart hükümleri uygulama alanı bularak yolcunun uçuşa kabul edilmemesi işlemi bertaraf edilebilir.

Taşıyıcı hava yolu şirketleri tarafından taşıma genel işlem şartları olarak düzenlenen bu taşımayı ret hali ile tüketici ile sözleşme yapma zorunluluğu ortadan kaldırılmaktadır. Bunun yanında bazı hallerde yolcu ile sözleşme yapılmış olmasına rağmen, yolcunun uçuşa kabul edilmemesi ya da “*kural tanımaz yolcu*” sıfatını kazanması ile kendisi hakkında idari para cezasına hükmedilebilmesi durumları ile de karşılaşılabılır. Uçuşa kabul edilmeme haline SHY- YOLCU yönetmeliğinde yer verilmiştir. “*Sağlık, emniyet, güvenlik, uygun olmayan seyahat belgeleri*” nedeniyle ya da uçuşa kabul etmemeyi makul gösterecek nedenlerin varlığı halinde taşıyıcının yolcuyu uçağa kabul etmeme yetkisi vardır (SHY – YOLCU m. 4/1/n). Kural tanımaz yolcu ise “*Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Tarafından Verilecek İdari Para Cezaları Hakkında Yönetmelik*⁴⁷⁸” kapsamında tanımlanmış ve bu yolculara uygulanacak yaptırımlara bu yönetmelikte yer verilmiştir⁴⁷⁹.

⁴⁷⁸ RGS: 28543, RG: 29.01.2013.

⁴⁷⁹ Kural tanımaz yolcu kapsamında bir ticaret mahkemesi kararı için bkz. TC. İstanbul Anadolu 9. Asliye Ticaret Mahkemesi, 2016/1071 E., 2018/500 K., 08.05.2018 T. https://www.kanunum.com/Tic-Mhk/2018-500/Istanbul-Anadolu-9-Asliye-Ticaret-Mahkemesi-2016-1071-E,-2018-500-K,-08052018-T_xxvid11317287_xxmid11317287_search#.XkkVDy3BJQI (E.T: 16.02.2020).

IV. SÖZLEŞME SONRASI KORUMA

A. AYIPLI HİZMETLERE İLİŞKİN KORUMA

1. Hizmetin Ayıplı Olması

Sözleşme kurulduktan sonra tüketiciyi korumaya yönelik koruma yöntemlerinden biri olarak ayıptan sorumluluk hükümleri ile karşılaşılır. Sivil hava yoluyla yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından ayıplı hizmete ilişkin hükümler uygulama alanı bulur. Bu hükümler TKHK m. 13 ve devamında düzenlenmiştir. Ayıplı hizmet, “*sözleşmede belirlenen süre içinde başlamaması veya taraflarca kararlaştırılmış olan objektif olarak sahip olması gereken özellikleri taşıyamaması nedeniyle sözleşmeye aykırı olan hizmet*” şeklinde tanımlanmıştır (TKHK m.13/1). Ayıplı hizmetin tanımının yer aldığı maddenin devamında “*Hizmet sağlayıcısı tarafından bildirilen, internet portalında veya reklam ve ilanlarında yer alan özellikleri taşımayan ya da yararlanma amacı bakımından değerini veya tüketicinin ondan makul olarak beklediği faydaları azaltan veya ortadan kaldıran maddi, hukuki veya ekonomik eksiklikler içeren hizmetler ayıplıdır.*” ifadesine yer verilmiştir (TKHK m. 13/2).

Ayıp sözleşmede kararlaştırılan ya da objektif olarak var olması beklenen özelliklerin karşılanamaması durumunda ortaya çıkar. Bu da sözleşmenin içeriğine dahil olan hususların tespit edilmesini önemli bir noktaya taşır. Objektif olarak sahip olunması beklenen özellikler ise taraflar arasında, sözleşmede bulunması gereken özelliklerin ortaya net olarak konulmadığı durumlarda, benzer sözleşmeler dikkate alınarak belirlenecek makul ve mantıklı özellikleri ifade etmektedir⁴⁸⁰.

⁴⁸⁰ ERDAL, s. 101.

Ayıplı hizmet tanımlanırken sözleşmenin zamanında başlamamasının da kapsama alındığı görülmektedir⁴⁸¹. Bu ifade sadece başlangıç anı bakımından değil, edimin sona ereceği taahhüt edilen an bakımından da dikkate alınmalıdır. Nitekim yolcu taşıma sözleşmelerinde ifanın belirlenen süre içinde başlamaması sözleşme yapan tüketiciyi varış noktasına vaat edilen saatte ulaşamadığı için etkileyecektir. Bu anlamda her ne kadar uçuş, saatinde başlamış da olsa uçuş esnasında yaşanan bir aksaklık nedeniyle varış saatini etkileyen gecikmeler hizmetin tüketici açısından sahip olması gereken özellikleri taşımadığı yönünde yorumlanabilecektir⁴⁸². Bu durumda yine ayıplı hizmetin varlığından söz etmek gerekecektir. Montreal Konvansiyonu kapsamında taşıyıcının gecikmelerde meydana gelen hasarlardan sorumluluğu düzenlenmiştir (Mon. K. m 19). TSHK’de yer alan düzenleme kapsamında da yine “*gecikmeden doğan zararlar*” ifadesine yer verilmiştir (TSHK m. 122)⁴⁸³. Gecikme kapsamında bir hasarın meydana gelmesi durumunda, taşımanın uluslararası niteliği göz önünde bulundurularak bu Kanunlarda yer alan hükümlerin uygulama alanı bulması beklenir. Fakat gecikmeler kapsamında bir zarar meydana gelmemesi halinde duruma ilişkin ayıplı hizmet değerlendirmesi yapmak mümkündür.

⁴⁸¹ **GÖKYAYLA**, Emre: “TKHK ve TBK Hükümleri Çerçevesinde Ayıptan Sorumluluk Hükümlerinin Değerlendirilmesi”, in **HAMAMCIOĞLU** Esra, (ed.), vd., *Tüketicinin Korunması Hakkında Kanuna Disiplinler Arası Yaklaşım*, Ankara, 2016, s. 22.

⁴⁸² **AKKURT**, s. 196- 197; **MAKARACI BAŞAK**, Aslı, “Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Gereğince Ayıplı Hizmet Hükümlerinin Uygulama Alanı”, *Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 11, S. 145, 2016, s. 517.

⁴⁸³ Montreal Konvansiyonu’nda yer alan “*damage*” (hasar) kavramı daha metaya ilişkin bir kavramdır, oysa zarar denildiğinde akla çok daha geniş bir kapsam gelir. Buna ilişkin doktrinde “*dar ve geniş anlamda zarar*” kavramlarına yer verilmiştir. Söz konusu mevzuatlarda geçen zarar kavramının ise “*cismani bir eksilmeye*” ilişkin olduğu ifade edilmiştir (**AKKURT**, s. 228).

Hava yolu ile yolcu taşımacılığında karşılaşılan sorunlara bakıldığında bunların taşıyıcıların overbooking uygulamaları⁴⁸⁴ sebebi ile yolcuların bir kısmını uçuşa kabul edememeleri, uçuşun iptali, uçuşun gecikmeli olarak yapılması⁴⁸⁵, uçuşla ilgili yanlış bilgilendirme yapılması, kaza ya da gecikme nedeniyle yolcunun ölmesi ya da yaralanması, yolcu bagajının kaybı ya da hasara uğraması, biletin ait olduğu sınıfa ilişkin değişiklik yapılması, engelli ya da hareket etmede kısıtlı olanakları olan yolcuların uçuştan reddedilmesi olarak sayıldığı görülebilir⁴⁸⁶. Montreal ve Varşova Konvansiyonlarında ise sadece, kaza veya gecikme nedenleri ile; yolcunun ölümü, yaralanması; bagajını kaybetmesi ya da bagajında hasar meydana gelmesi hallerine ilişkin olarak taşıyıcının sorumluluğu düzenlenmiştir. Bunun haricindeki konulara ilişkin uyuşmazlıkların çözümü ulusal hukukun alanına kalmıştır⁴⁸⁷. Bu hallerde ortaya çıkacak sorunlara ilişkin düzenlemeler SHY- YOLCU ve “*Engelli ve Hareket Kabiliyeti Kısıtlı Havayolu Yolcuları Talimatı*” ile düzenlenmiştir. Bunun yanında ölüm ve bedensel zararlar haricinde, sayılan nedenlerle ortaya çıkan sorunlar ayıplı hizmet olarak da değerlendirilebildiği ölçüde hava yolu şirketi, yönetmelikten ve örf adet uygulamalarından alışık olduğu yükümlülüklerin yanı sıra ayıplı hizmetten sorumluluk kapsamında da yolcuya seçimlik haklarını sunmak mecburiyetindedir. Tüketicinin anılan

⁴⁸⁴ Taşıyıcının, rezervasyon yaptıran yolcunun uçuşu daha sonra iptal etmesi nedeniyle boş koltukta uçuşması ihtimaline karşı fazladan bilet satması uygulamasıdır. Bkz. **SERDAR**, s. 2328; **SHLIFER**, E. /**VARDI**, Y., “An Airline Overbooking Policy”, *Transportation Science*, V. 9, I. 2, 1975, s. 101, <https://doi.org/10.1287/trsc.9.2.101> (E.T: 20.02.2020); **ROTHSTEIN**, Marvin, “OR Forum- OR and the Airline Overbooking Problem”, *Operation Research*, V. 33, I. 2, 1985, s. 237. <https://doi.org/10.1287/opre.33.2.237> (E.T: 20.02.2020).

⁴⁸⁵ Bu durum uçağın geç kalkmasından ve varış noktasına zamanında varamama nedeni ile ortaya çıkan gecikmeden oluşabilmektedir. Bkz. **GÖKTEPE**, (Yolcu Hakları), s. 214.

⁴⁸⁶ **GÖKTEPE**, (Yolcu Hakları), s. 214.

⁴⁸⁷ **GÖKTEPE**, (Yolcu Hakları), s. 214.

sorunlarla karşı karşıya kalması halinde tüketicinin uluslararası anlaşmalar ve ilgili yönetmelik ve talimattan doğan haklarının yanında ayıplı hizmete ilişkin TKHK'den doğan hakları yarışma halindedir. Tüketici bu durumda kendisine sunulan haklar arasında seçim yapabilecektir⁴⁸⁸.

2. Tüketicinin Seçimlik Hakları ve Taşıyıcının Sorumluluğu

Sivil hava yoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin açıklanan maddeler kapsamında ayıplı hizmet olarak değerlendirilmesi halinde tüketici, bu hizmet karşısında TKHK hükümlerince kendisine sunulan seçimlik hakları kullanabilir. Bu haklar 6502 sayılı Kanun'un 15. maddesinde düzenlenmiştir. Tüketicinin kullanabileceği seçimlik haklar; hizmetin yeniden görülmesi, hizmet sonucunda ortaya çıkan esere ilişkin olarak ücretsiz onarım, ayıp oranında bedelden indirim yapılması ya da sözleşmeden dönme hakları olarak düzenlenmiştir. Tüketicinin TBK uyarınca ortaya çıkan tazminat hakkı bu hakların yanında saklı tutulmuştur. Söz konusu seçimlik hakkın kullanılması tek taraflı, varması gerekli irade beyanı ile olacaktır.

Hizmet sözleşmelerine bakıldığında, ayıba ilişkin sorumluluk; hasar ve yararın tüketiciye geçmesi ile söz konusu olmaktadır. Ancak hizmet sözleşmesi olarak değerlendirilen bir hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi olduğunda hasar ve yararın tüketiciye geçtiği bir teslim anından bahsedilemeyeceği görülmektedir. Bu sözleşmelerde hizmete ilişkin ayıp, yolculuğun başlangıcında ya da herhangi bir anında ortaya çıkıp kısa

⁴⁸⁸ **TÜRKMEN**, Ahmet, "Tüketici İşlemlerinde Ayıplı Mal ve Hizmetten Doğan Seçimlik Hakların Tabii Olduğu Zamanaşımı ve Bunun Garanti Taahhütleriyle İlişkisi", *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 16, Özel Sayı, 2014, (Basım Yılı: 2015), Prof. Dr. Hakan PEKCANİTEZ'e Armağan, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/756170>, (E.T: 26.02.2020), s. 3440; **ÇABRİ**, Sezer, *6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Kiraya Verenin Ayıptan Sorumluluğu*, Ankara, 2013, s. 69; **MAKARACI BAŞAK**, s. 524.

ya da uzun bir zaman dilimine ya da seyahatin tamamına yayılabilir. Sözleşmenin sona erdiği ana kadar her an 6502 sayılı Kanun kapsamında ayıplı hizmetten bahsedileceği durumlarla bu sözleşmeler kapsamında karşılaşılabilecektir.

Hava yolu ile seyahat ederken pek çok durum ayıplı hizmet olarak değerlendirilebilir. Obez bir yolcunun, yanında oturan yolcunun koltuğunu kaplaması⁴⁸⁹, varış noktası olarak kararlaştırılandan farklı bir yere iniş yapılması, aracın saatinden önce hareket etmesi nedeni ile yolcunun uçuşa yetişememesi, belirlenenden farklı bir güzergahın tercih edilmesi ve bu durumun varış saatini geciktirmesi, havalandırma sistemlerindeki arızalar, bozuk yiyecek ve içecek ikramları gibi durumlarda ayıplı hizmet kapsamında değerlendirmeler yapılmalı ve tüketici uygun seçimlik haklarından yararlandırılmalıdır. Tüketicie ayıplı bir hizmet sunulması durumunda, TKHK’de yer alan seçimlik hakların yanı sıra TBK’de düzenlenen maddi ve manevi tazminat talebine ilişkin hükümler de uygulama alanı bulmaktadır⁴⁹⁰.

Kanun’da tüketicinin hizmetin ayıplı ifasından kaynaklanan seçimlik haklarını kullanırken serbest olduğu ve bu hakların kullanılması kapsamında ortaya çıkan bütün masrafların sağlayıcıya bırakılacağı düzenlenmiş fakat tüketicinin seçimlik haklarını düzenleyen on beşinci maddenin ikinci fıkrasında bu duruma bir sınırlama getirilmiştir. Bu sınırlamaya göre, *“Ücretsiz onarım veya hizmetin yeniden görülmesinin sağlayıcı için orantısız güçlükleri beraberinde getirecek olması halinde”* tüketicinin bu iki seçimlik hakkından yararlanamayacağı düzenlenmiştir. Orantısız güçlüklerin nasıl belirleneceği sorunu için ise farklı kriterler belirlenmiştir. Hizmetin ayıpsız değerinin ne olduğu, ayıbın önemi, diğer seçimlik hakların kullanılmasının tüketici için soruna neden olup olmayacağı şeklinde belirlenen bu kriterlerin değerlendirilmesi sonucunda, belirtilen

⁴⁸⁹<https://www.haberturk.com/polemik/haber/732103-sisman-yolcu-maliyetleri-artirdi-dunya-obez-biletini-tartisiyor> (E.T: 21.03.2020).

⁴⁹⁰ AYDOĞDU, s. 180.

seçimlik hakların kullanıp kullanılmaması yönünde yorum yapılabilecektir (TKHK m. 15/2).

İfa edilen hizmetin ayıplı olması halinde tüketicinin kullanabileceği bir diğer seçimlik hakkı “sözleşmeden dönme”dir. Ancak bu seçimlik hakkın kullanılması da somut olaya ilişkin değerlendirmelerle belirlenecektir⁴⁹¹. Hizmetin tamamlandığı bir durumda sözleşmeden dönme seçimlik hakkının kullanılmak istenmesi hakkaniyete aykırı olacaktır. Bu durumda sözleşmeden dönme ve hizmet iadesi yerine bedelde indirim ve hizmetin ayıplı görülmesinden doğan zararların tazmininin talebi uygun görülmektedir⁴⁹².

Tüketici, hizmetin ayıplı olarak yerine getirilmesini kabul edip kendisine Kanun’da tanınan seçimlik haklardan yararlanabileceği gibi ayıplı ifayı reddetme hakkını da haizdir⁴⁹³.

TKHK’nin 14. maddesinde, sağlayıcının hizmeti sözleşmeye uygun olarak ifa etmekle yükümlü olduğu düzenlenmiştir. Bu hüküm kapsamında, taşıyıcının sağlayıcı olması durumunda, ayıptan ve ayıp kapsamında ortaya çıkan zararlardan sorumlu olduğu anlaşılacaktır. Kanun’da satıcı ve sağlayıcı tanımlanırken “*hizmet sunanın adına ya da hesabına hareket eden gerçek veya tüzel kişi*” ifadelerine yer verilmiş olması, sözleşmenin seyahat acenteleri aracılığı ile gerçekleşmesi durumunda bu kişilerin de ayıptan sorumluluğunun ortaya çıkacağını gösterir.

⁴⁹¹ ERDAL, s. 105.

⁴⁹² Nitekim bazı durumlarda işin niteliği göz önüne alındığında kullanılacak tek seçimlik hakkın bedel iadesi olduğu görülür. Buna ilişkin olarak verdiği örnekte Erdal dünya turu kapsamında yapılan bir seyahatte tüketiciye vad edilen hizmetlerin bazılarının ayıplı olarak yerine getirilmesi durumunda, o kişi için seyahatin yeniden yapılması düşünülemeyeceğinden sadece bedel iadesi, eğer hizmetten belli bir oranda fayda sağlanmış ise de bedelden indirim seçimlik haklarından yararlanılması gerektiğini vurgulamıştır (ERDAL, s. 106).

⁴⁹³ ERDAL, s. 106.

3. Sivil Hava Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmelerine Ayıplı Hizmete İlişkin Hükümlerin Uygulanması

Sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinin tüketici işlemi olarak değerlendirilmesi yönünde yapılan açıklamalar dikkate alındığında, TKHK’de yer alan ayıplı hizmete ilişkin hükümlerin de bu sözleşmelerde ortaya çıkan ayıplı ifa hallerinde uygulama alanı bulması beklenecektir. Fakat görevli mahkemenin tüketici mahkemesi ve tüketici hakem heyetleri olmasına ilişkin itirazlar benzer şekilde ayıba ilişkin hükümleri ile TKHK’nin taşıma sözleşmelerine uygulanması açısından da gündeme gelmiştir.

Aksoy Montreal Sözleşmesi kapsamında belirlenen taşıyıcıya başvuru hakkının iki yıllık hak düşürücü süre ile zaman yönünden sınırlandırıldığına dikkat çekmiş, ayıplı hizmetten sorumlulukta ise ağır kusur veya hile ile ayıbın gizlenmesi durumunda zamanaşımı hükümlerinin uygulanmayacağı yönündeki hükmün, emredici hükümlere aykırılık teşkil ettiğini ifade etmiştir⁴⁹⁴.

TKHK’nin hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerine uygulanabiliyor olması, bu sözleşmelere yalnız bu Kanun’un uygulanacağı anlamına gelmez. Fakat bu Kanun’un varlığı taşıyıcının taşımacılık mevzuatında düzenlenen hak ve yükümlülüklerinin manipüle edilebilmesine mi neden olur? Doktrindeki eleştirilere bakıldığında böyle bir tereddüt üzerine TKHK’nin ayıba ilişkin düzenlemelerinin uygulanmasına karşı çıkıldığı söylenebilir. Nitekim *Erdal* da tüketicinin lehine olan hükümlerin uygulanmasına ilişkin ilkedden hareketle, TKHK’de yer alan ayıplı hizmet hükümlerinin uygulama alanı bulması gerektiğini iddia etmenin doğru olmadığını savunmuştur⁴⁹⁵. *Erdal*’ın açıklamasında yer

⁴⁹⁴ AKSOY, s. 323.

⁴⁹⁵ ERDAL, s. 115.

alan çok önemli bir nokta, sadece tüketiciyi korumaya ve bütün koşulları onun lehine çevirmeye odaklandığımızda, taşıyıcının da korunması gerektiğini kaçıracamızdır⁴⁹⁶.

Bizim görüşümüze göre, TKHK tüketicinin ayıplı hizmetten doğan haklarını düzenlerken hizmet sözleşmeleri kapsamına girebilecek bütün sözleşmeleri değerlendirerek bunların özel ihtiyaçlarını karşılayacak düzenlemelere yer vermeyi hedeflememiştir. TBK'de yer alan ayıptan sorumluluk hükümlerine paralel genel düzenlemeler yapmıştır. Çalışmanın başından beri vurguladığımız üzere TKHK, kapsamına giren bütün sözleşmeler için uygulanacak biricik mevzuat olmayı hedeflemez, tüketiciyi koruyucu genel düzenlemelere yer vermeyi hedefler. Nitekim TKHK'de yer alan seçimlik haklardan hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi bakımında seçilebilecek olanların da oldukça sınırlı olduğu ortadadır⁴⁹⁷. Öte yandan ayıplı hizmete ilişkin değerlendirmeleri Montreal Konvansiyonu kapsamında sorumluluk doğuran nedenlerden iyi ayırt etmek önemlidir. Nitekim Montreal Konvansiyon'u kapsamında değerlendirilebilecek bir durum söz konusu olduğunda bu Konvansiyon'un hükümleri uygulama alanı bulacaktır⁴⁹⁸. Bu durumda Montreal Konvansiyon'u hükümleri yerine ayıplı hizmet hükümlerine başvurulması gerektiğini savunmak yerinde olmayacaktır⁴⁹⁹.

Tüketici açısından olaya bakıldığında her zaman onun en lehine olanı seçmek üzerine kurulu bir bakış açısı işimizi kolaylaştıracak olsa da bu durum hukuka ve hakkaniyete aykırı olabilir. Gerçekten de hava yolu ile taşımacılık mevzuatı yolcu ve taşıyıcı özel olarak dikkate alınarak hazırlanmıştır. Bunun yanında yolcunun haklarının

⁴⁹⁶ ERDAL, s. 115, 116.

⁴⁹⁷ Hizmet sonucunda ortaya bir eser çıkmadığından bunun ücretsiz onarımından bahsedilemez, hizmetin yeniden görülmesini talep etmek de pek çok zaman yolcu tarafından tercih edilecek bir avantaj olmayabilir. Bu durumda kullanılabilmesi en muhtemel seçimlik haklar sözleşmeden dönme ve ayıp oranında bedelden indirim talep etmek olacaktır.

⁴⁹⁸ GÖLCÜKLÜ, s. 79.

⁴⁹⁹ GÖLCÜKLÜ, s. 78.

detaylı olarak düzenlendiği SHY- YOLCU dahi yolcunun uçuş esnasında maruz kalabileceği ve ayıplı hizmet olarak değerlendirilebilecek durumlara ilişkin hiçbir düzenleme içermemektedir. Böyle bir durumla karşı karşıya kalınması halinde, bizim görüşümüze göre, yolcunun TKHK'den doğan seçimlik haklarından yararlanması gerekmektedir⁵⁰⁰. Fakat taşıyıcı açısından uluslararası mevzuatta yer verilen düzenlemelerle doğrudan ters düşen hükümler söz konusu olduğunda ya da ayıp olarak değerlendirilmeye müsait olan durum doğrudan söz konusu mevzuat kapsamına girdiğinde, yeknesaklaştırma amacı da göz önünde bulundurularak tüketici mahkemeleri tarafından sivil havacılık mevzuatı kapsamında taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin hükümlerin uygulanması gerekmektedir. Nitekim Montreal Konvansiyonu'nun 29. maddesi dikkate alındığında yolcu taşıma sözleşmelerinde meydana gelen hasara karşı bir dava açılması durumunda sadece Montreal Konvansiyonu'nda yer alan koşullara ve sorumluluk sınırlarına tâbi olunacağını düzenlendiği görülmektedir (Mon.K.m.29). Bu da, Montreal Konvansiyonu'nun uygulanacağı uluslararası bir taşıma bakımından ayıplı hizmet edimi kapsamında hasara neden olunmuşsa, bu sözleşmeye TKHK'nin ayıplı hizmet hükümlerinin uygulanmayacağı anlamına gelmektedir.

⁵⁰⁰ “Somut olayda, davacı vekili, müvekkilinin şirket yöneticisi olduğunu, sık sık uçak seyahati yaptığını, 04/07/2014 tarihinde...uçacağı ile ...ya seyahate gittiğini, seyahat esnasında uçağın tuvaletini kullandığını, hosteslerin servisten artan kaynar sıcak suyu tuvalete dökmeleri nedeni ile yandığını, maddi ve manevi ızdırap çektiğini, seyahatinin tatil amaçlı olması nedeni ile bu imkandan da yoksun kalıp, yanık tedavisi yaptığını, bu nedenle maddi ve manevi tazminat isteklerinin fazlası saklı kalmak kaydı ile toplam 10.000.- TL'nin olay tarihinden yürüyen yasal faizi ile tahsilini talep ve dava etmiştir. Yolcu olan davacı, davalıdan hizmet almakta olup belli bir yere ulaşmasını sağlamakla yükümlü olan davalı şirket bu sözleşmenin ifası sırasında davacıyı zarara uğrattığı ve bu ilişkinin 4077 sayılı Kanunun uygulama kapsamında kaldığı anlaşıldığına göre, uyuşmazlığın tüketici mahkemesinde görülüp sonuçlandırılması gerekmektedir.” : Yargıtay 20. HD, 2016/2381 E., 201/4920 K., 21.04.2016 T. <https://legalbank.net/arama/mahkeme-kararlari>, (E.T: 10.11.2020).

B. GENEL ESASLAR KAPSAMINDA KORUMA

1. Temel İlkeler

Tüketici hukukuna ilişkin dar ve geniş anlamda ayırımdan ve 6502 sayılı Kanun'da tüm tüketici işlemlerine uygulanacak şekilde adeta genel hükümler gibi düzenlenmelere yer verildiğinden bahsetmiştik. Bu düzenlemeler Kanun'un 4. maddesinde yer alan temel ilkelerdir. Temel ilkeler; şekil, sözleşmede değişiklik yapma, ek bedel talep etme, ücrete ilişkin aydınlatma yükümlülüğü, tüketiciden alınacak kıymetli evrak, tüketici işlemlerinde şahsi teminatlar, bileşik faiz yasağı konularına yer vermektedir⁵⁰¹.

Temel ilkeler olarak belirlenen bu koruma yöntemlerine, çalışmanın önceki bölümlerinde sözleşmenin şekline ve kurucu unsurlarından olan ücrete ilişkin açıklamalarda yer verilmiştir. Burada yer alan açıklamalara ek olarak; temel ilkeler kapsamında sözleşmenin süresi içinde tüketici aleyhine değiştirilemeyeceği, tüketici işlemlerinde alınan şahsi teminatların niteliğinin her zaman adi kefalet sayılacağı, tüketicinin ödemeyi nama yazılı senetlerle yapması halinde her bir takside ilişkin olarak ayrı ayrı senet düzenlenmesi gerektiği ve tüketici işlemlerine temerrüt söz konusu olsa dahi bileşik faiz uygulanmayacağı hükümleri; uygun düştüğü ölçüde sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından da uygulama alanı bulacaktır.

⁵⁰¹ Detaylı bilgi için bkz. **TOKBAŞ**, Hakan, "6502 Sayılı TKHK'nın Temel İlkeler Başlıklı 4. Maddesinin Getirdiği Yenilikler, Değişiklikler ve Madde Metninin Eleştirisi", *İstanbul Barosu Dergisi*, C. 89, S. 2, 2015, s. 60- 61- 62, <https://jurix.com.tr/article/16234>, (E.T: 09.03.2020).

2. Genel İşlem Koşulları ve Haksız Şartlar Kapsamında Koruma

Kanunla düzenlenen hak ve borçların yanı sıra sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinde taşıyıcı hava yolu şirketinin öngördüğü taşıma koşulları da bu alanda uygulanacak hukukun bir görünümünü oluşturmaktadır⁵⁰². Genel işlem koşulları niteliğindeki bu düzenlemeler ücret tarifeleri, bagaj ağırlık aşımına ilişkin ücretlendirmeler gibi pek çok alana ilişkindir. Sivil hava yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerinin yaygın olarak yapılması ve kitleselleşmesi; pek çok alanda olduğu gibi bu alanda da sözleşme öncesinde, tek taraflı hazırlanmış sözleşme metinlerinden yararlanılması sonucunu doğurmuştur⁵⁰³. Pek çok hava yolu şirketi IATA şartlarına uygun olarak geliştirilen bu sözleşme koşullarına yolcu biletlerinin arkasında⁵⁰⁴ ve hava yolu şirketinin internet sitesinde yer vermektedir⁵⁰⁵.

Genel işlem koşulları 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun 20 ile 25. maddeleri arasında düzenlenir. Genel işlem koşullarının düzenleyen tarafından, tek taraflı olarak, ileride pek çok benzer sözleşmede kullanma amacı güdülerek önceden hazırlanması gerekmektedir. TBK'nın 20/1 maddesinde yer alan bu düzenlemenin devamında bu

⁵⁰² ÜLGEN, s. 9.

⁵⁰³ Önceden tek taraflı olarak düzenlenen bu sözleşmelere ilişkin pek çok isimlendirmeye rastlanabilmektedir. Açıklanan şekilde oluşturulmuş genel işlem koşullarını içeren sözleşmelere standart sözleşmeler, bazı Yargıtay kararlarında bununla eş anlamlı olarak iltihaki sözleşmeler denilmektedir. İltihaki sözleşmelerin kamu hizmetlerine ilişkin olması nedeniyle standart sözleşmelerden daha dar bir alanı ifade ettiği yönündeki görüşler için bkz: ASLAN, (Dersler), s. 34; AKİPEK ÖCAL, (Haksız Şartlar), s. 204; TİFTİK, Mustafa/ ÖZCAN, Zeynep, "Türk Borçlar Kanunu'na Göre Standart Sözleşmelerde İçerik Denetimi", *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C. 31, S. 1. 2015, s. 24, <https://jurix.com.tr/article/5153#> (E.T: 16.02.2020).

⁵⁰⁴ ÜLGEN, s. 10.

⁵⁰⁵ Yolcu ve bagaj taşımaya ilişkin THY tarafından belirlenen genel şartlar için bkz: <https://turkishairlines.ssl.cdn.sdlmedia.com/637140877736117999RV.pdf> (E.T: 16.02.2020).

koşullarının her birinin müzakere edildiğine ilişkin bir hükmün sözleşme metninde yer almasının, bu koşulları tek başına genel işlem koşulu olmaktan çıkarmayacağına yer verilmiştir.

Bu sözleşmeler, sözleşme özgürlüğü ilkesinin tüketici aleyhine bozulmasına neden olmaktadır. Sözleşmenin kurulma anı öncesinde hazırlanan genel işlem koşulları kendisine sunulan taraf, yani tüketici sözleşmeyle bağımlı hale gelmektedir. Hava yolu şirketleri ile yolcu taşıma sözleşmesi yapılması durumunda, internet üzerinden yapılan işlemlerde, bu koşulların yer aldığı metinlere, uzantılı linkler olarak yer verilmekte, karışık ve uzun bu metinlerin tüketici tarafından okunmaksızın onaylanmaları söz konusu olabilmektedir. Genel işlem koşullarına ilişkin olarak yapılan bütün açıklamalarda olduğu gibi tüketici bu karmaşık sözleşme koşullarını okuyacak zaman ve donanıma sahip olmadığından, aleyhine olabilecek hususlar bakımından koruma altına alınmaktadır⁵⁰⁶. TKHK’de haksız şartlar bakımından yapılan düzenlemeler ile tüketicinin bu anlamda korunması hedeflenmiştir.

3. Haksız Şart Kapsamında Koruma

Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun’da haksız şartlar “*tüketiciyle müzakere edilmeden sözleşmeye dahil edilen ve tarafların sözleşmeden doğan hak ve yükümlülüklerinde dürüstlük kuralına aykırı düşecek biçimde tüketici aleyhine dengesizliğe neden olan sözleşme şartları*” olarak tanımlanmıştır (TKHK m. 5/1). “*Tüketici Sözleşmelerindeki Haksız Şartlar Hakkında Yönetmelik*⁵⁰⁷” kapsamında da aynı

⁵⁰⁶ ASLAN, (Dersler), s. 34; KORKMAZ, Fırat, “Tüketici Sözleşmelerindeki Ek Şartlar Meselesinde Haksız Şartlar ve Genel İşlem Şartları”, *KTO Karatay Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 4, S. 1, 2019, s. 33, <https://jurix.com.tr/article/18367> (E.T: 16.02.2020).

⁵⁰⁷ RGS: 29033, RG: 17.06.2014.

tanımlamaya yer verilmiştir. Bu tanımdan hareketle haksız şartın iki unsurundan bahsedilmektedir. Bu unsurlar, koşulların tüketici ile müzakere edilmemiş olması ve dürüstlük kuralına aykırılık oluşturacak seviyede tüketici aleyhine dengesizlik meydana getirmesidir⁵⁰⁸. Karşılıklı müzakere edilmekle kastedilen, tarafların sözleşme şartlarını birlikte gözden geçirmelerinin ötesinde, önceden hazırlanmış sözleşmeye taraf olan tüketicinin talep ve görüşlerine göre sözleşmede değişiklik yapılabilmesi hususudur⁵⁰⁹. Bu anlamda tüketicinin sözleşmeye etki edebilecek durumda olması beklenmektedir (TKHK m.5/3)⁵¹⁰. İkinci unsur ise dürüstlük kuralı da ihlal edilerek tüketici aleyhine bir dengesizliğin ortaya çıkarılmasıdır⁵¹¹. Bu düzenleme 6098 sayılı Kanun'un 25. maddesinde yer alan dürüstlük kuralına aykırılık açıklamalarına paralellik göstermektedir⁵¹². 93/13 sayılı AB yönergesinde⁵¹³ dürüstlük kuralına aykırılığın önemli

⁵⁰⁸ Haksız şartlara ilişkin hükümlerin uygulama alanı bulabilmesi için bu iki unsurun varlığı yeterli görülmüştür. Genel işlem koşulları bakımından söz konusu olan benzer mahiyette sözleşmeler için kullanılma amacı ve önceden hazırlanma kriteri haksız şartlar bakımından öngörülmemiştir. Bkz. **AKİPEK ÖCAL**, (Haksız Şartlar), s. 208.

⁵⁰⁹ **AKİPEK ÖCAL**, (Haksız Şartlar), s. 208; **ASLAN**, (Dersler), s. 40; **AYDOĞDU**, s. 215.

⁵¹⁰ **ASLAN**, (Dersler), s. 40; **KORKMAZ**, s.38.

⁵¹¹ Bu unsur iki durumu bir arada barındırması gerekliliği ile kendi içinde iki unsur içeren bir unsur niteliğindedir. Yani, tüketici aleyhine bir dengesizlik mevcut olmalı ve bu dengesizlik dürüstlük kuralına aykırı olmalıdır. Bkz. **ANTALYA**, Gökhan, “6098 Sayılı TBK’nın 20-25. Maddede Yer Alan “Genel İşlem Şartları” ile 6502 Sayılı TKHK’nın 5. Maddesinde Yer Alan “Haksız Şartlar”ın Karşılaştırılması”, *Terazi Hukuk Dergisi*, C. 9, S. 99, 2014, s. 46, <https://jurix.com.tr/article/8909> (E.T: 16.02.2020).

⁵¹² **ANTALYA**, s. 46.

⁵¹³1993 tarihli “Tüketici Sözleşmelerinde Kötüye Kullanılabilir Sözleşme Koşulları Hakkındaki Yönetmelik” şeklinde anılan bu yönerge TKHK’de düzenleme alanı bulan haksız şartların kaynağını oluşturmaktadır. Bkz. **AÇIKGÖZ**, Osman “6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun’un Haksız Şartlarla İlgili Getirdiği Yenilikler”, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, V. 21, I, 2, 2015, s. 806, dpn. 3,

bir orantısızlık oluşturarak tüketiciye zarar vermesi aranmıştır⁵¹⁴. Oysa bahsi geçen 25. madde ile dürüstlük kuralına aykırılıktan bahsedilebilmesi için aykırılığın haksız ya da önemli ölçüde zarara yol açan bir niteliğinin olması aranmamıştır⁵¹⁵.

Yargıtay, tüketicinin aleyhine olan ve tüketiciyi külfet altına sokan sözleşme hükümlerinin tüketici ile ayrıca müzakere edilerek kararlaştırılmadığı durumlarda bu hükümlerin haksız şart teşkil ettiğini belirtmiştir⁵¹⁶. Yine Yargıtay’a göre taraflardan birini tüketicinin oluşturduğu sözleşmelerde yer alan haksız şartlar tüketici için bağlayıcı değildir⁵¹⁷. Eğer bir sözleşme şartı önceden hazırlanmışsa ve özellikle standart sözleşmede yer alması nedeniyle tüketici madde içeriğine etki edememişse, o sözleşme şartının tüketiciyle müzakere edilmediği kabul edilir. Bu hüküm uygulanırken dengesizliğe ilişkin yapılacak değerlendirmelerde yol gösterici olacak önemli bir hüküm TTK m. 55’te yer alan “*dürüstlük kuralına aykırı davranışlar*” olacaktır⁵¹⁸.

Yolcu taşıma sözleşmeleri de standart sözleşmeler olarak düzenlendiğinden, bu sözleşmeler tüketici ile müzakere edilmediği durumlarda TKHK m.5 kapsamında haksız şart denetimine tabi olmalıdır. Taşıyıcı ile tüketici arasında ortak mutabakat sonucunda

<http://dspace.marmara.edu.tr/handle/11424/5922?show=full&locale-attribute=en> (E.T: 07.04.2020).

⁵¹⁴ **TOPAK**, Süleyman, “Tüketici Sözleşmelerindeki Haksız Şartların Bağlayıcı Olmamasının Sonuçları”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, C. 29, S. 122, Ocak 2016, s. 290, <https://jurix.com.tr/article/11443> (E.T: 07.04.2020).

⁵¹⁵ **TOPAK**, s. 290. Haksızlığın önemli ölçüde olup olmadığının belirlenmesi hâkimin takdirini gerektirecek nitelikte olduğundan, hukukumuzda bu kriterin aranmasını gerektirmeyecek şekilde düzenleme yapılmış olması yerinde görülmektedir (**TOPAK**, s. 291).

⁵¹⁶ Yargıtay 13. HD, 2009/9084 E., 2010/235 K., 20.01.2010 T. <https://legalbank.net/arama/mahkeme-kararlari> (13.10.2020).

⁵¹⁷ Yargıtay 13. HD, 2013/4033 E., 2013/7605 K., 26.03.2013 T., <https://legalbank.net/arama/mahkeme-kararlari> (13.10.2020).

⁵¹⁸ **ANTALYA**, s. 46.

belirlenen edimler genellikle yalnızca asli edimlerden meydana gelmektedir. Bunlar, taşımanın gerçekleşeceği zamana, hareket ve varma yerine, taşıma bedeline ilişkindir. Bunun dışında kalan fakat sözleşme metninde yer alan ve hakkında müzakere de edilmeyen hükümler elbette ki haksız şart denetimine tabi olabilmelidir⁵¹⁹.

Sözleşmede haksız şartların yer alması halinde uygulanacak yaptırım, bu şartların kesin hükümsüz olması ve bunlar haricindeki hükümlerin geçerliliğini koruması yönündedir. Bu durumda satıcı ya da sağlayıcı bu hüküm olmaksızın sözleşme kurmayacağını ileri sürememektedir (TKHK m. 5/2; HŞ. Yön. M.7/1). Fakat tüketici istediği takdirde sözleşmenin geri kalanını da geçersiz saydırabilmektedir⁵²⁰.

Haksız sözleşme şartlarının ne gibi görünüşler kazanabileceğine gelince, buna ilişkin örneklere “*Tüketici Sözleşmelerindeki Haksız Şartlar Hakkında Yönetmelik*”⁵²¹ kapsamında yer verilmiştir. Yönetmeliğin EK-1’inde yer alan bu örnekler, tazminat sorumluluğuna, ifa ile ilgili sınırlamalara, sözleşmeden dönmeye ve sözleşmenin feshine ve sözleşmede tek taraflı olarak değişiklikler yapılması gibi konulara yöneliktir. Tazminat sorumluluğunu sınırlandıran şartların haksız şart olacağını düzenleyen hüküm, Montreal Sözleşmesi ile paralellik göstermektedir. Yönetmeliğin EK-1 bölümünde yer verilen “*haksız sözleşme şartları*” başlığı altında yer alan m.1/a kapsamında “*Sözleşmeyi düzenleyen bir fiili veya ihmali nedeniyle, tüketicinin hayatını kaybetmesi,*

⁵¹⁹ ERDAL, s. 133.

⁵²⁰ Yaptırım tek taraflı bağlamazlık olarak belirlenmiştir. Haksız sözleşme şartı olduğu için tüketicinin bağlı olmayacağı bu hükümlerin, kesin hükümsüz olması nedeniyle oluşacak boşluklar hâkim tarafından doldurulacaktır. Bu durumda “*tamamlayıcı hükümler*” özel hukuk hükümleri kapsamında uygulama alanı bulacaktır. Bkz. ASLAN, (Dersler), s. 44- 45.

⁵²¹ RGS. 29033, RG. 17.06.2014.

yaralanması veya maddi zarara uğraması halinde, sözleşmeyi düzenleyenin yasal sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan şartlar” haksız şart olarak kabul edilmiştir⁵²².

Hava yolu şirketleri Varşova Konvansiyonu’nun uygulanması halinde, kendisi ve adamları tarafından her türlü tedbirin alındığını ya da alınmasının olanaksız olduğunu ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilir. Bu, Varşova Konvansiyonu ile düzenlenen sorumluluğun kusur sorumluluğu olmasından kaynaklıdır⁵²³. Montreal Konvansiyonu’nun uygulanması durumunda ise, zararın ortaya çıkmasında kusurlu bir fiilin ya da ihmalin olmadığını ispat ederek taşıyıcı, sorumluluktan kurtulma def’ine dayanabilmektedir (Mon. K. m. 21- 22). Yine Montreal Konvansiyonu kapsamında taşıyıcının Konvansiyon’da düzenlenen sorumluluklardan kurtulmak ya da düzenlenenden daha düşük bir miktar ile sorumlu olmak amacıyla sözleşmeye eklediği her türlü koşul geçersiz olacaktır (Mon K. m.26, m. 47). Bu koşulların hükümsüzlüğünün tıpkı haksız şartlar gibi sözleşmenin tamamını hükümsüz hale getirmeyeceği de düzenlemenin devamında yer almıştır.

Haksız Şartlar Yönetmeliğinin EK- 1’inde daha pek çok haksız sözleşme şartı tanımlanmıştır. Tüketicinin sözleşmeyi ifadan vazgeçmesi halinde, satıcı ya da sağlayıcının tüketici tarafından ödenen bedeli saklı tutma hakkını düzenleyen ancak aynı hakkı tüketici bakımından sunmayan şartlar, tüketicinin yükümlülüklerini yerine getirmemesi halinde orantısız bir yükseklikte tazminata mahkum edilmesini gerektiren şartlar, satıcı ya da sağlayıcının hizmetin niteliğine ilişkin haklı bir sebep olmaksızın değişiklik yapabileceğine ilişkin şartlar bu yönetmelik kapsamında haksız şart örnekleri arasında sayılmıştır. Bu şartlar yolcu taşıma sözleşmelerinde de tüketicinin pekâlâ karşı karşıya kalabileceği haksız şart örnekleri olabilir. Örneğin, bir tüketici hakem heyeti

⁵²² Montreal Konvansiyonu kapsamında da 113.100 SDR’ye kadar olan zararlarda taşıyıcı bakımından sınırsız sorumluluk öngörülmüştür (Mon. K. m. 21).

⁵²³ **GÖKTEPE**, (Sorumluluk ve Tazminat), s. 384.

kararında hava yolu şirketinin sözleşmeye, tüketicinin sözleşmeden caymak istemesi ve bedel iadesi talep etmesi durumunda yüksek bir cayma bedeli ödemesini gerektiren bir sözleşme şartı koymuş olması, haksız şart olarak değerlendirilmiştir⁵²⁴. Bu karara ilişkin yapılan haber kapsamında kararda “*Mesafeli Sözleşmeler Yönetmeliği’ne göre cayma hakkı kapsamı içinde olduğu belirtildi.*” ifadesi yer almaktadır. Fakat yolcu taşıma sözleşmeleri Mesafeli Sözleşmeler Yönetmeliği kapsamında cayma hakkının uygulama alanı bulmayacağı sözleşmeler olarak tanımlanmıştır. Bu anlamda kararın tamamını görme imkânım olmadığından okur için bu ifadenin yanıltıcı olmamasını isterim. Zira Mesafeli Sözleşmeler Yönetmeliği kapsamında cayma hakkı yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından uygulanmaz. Ancak habere esas teşkil eden olay bakımından, sözleşmede tüketicinin cayması halinde yüksek bir cayma bedeli ödeyeceğine ilişkin bir hükmün haksız şart olarak değerlendirildiği ve kesin hükümsüzlük yaptırımı ile karşılaştığı görülmektedir. Söz konusu haberde iadesiz bilet satışının haksız şart kapsamında değerlendirildiğine yer verilmiştir. Belki de bu çok hatalı bir karardır ve bu anlamda yapacağım tartışmaları içeren bu okumaları yapmak okur için vakit kaybı olacaktır. Buna rağmen tartışmak gerekirse, hatırlanmalıdır ki taşıyıcıya, bilet iadesini kabul etmesine ilişkin bir yükümlülük yükleyen herhangi bir mevzuat hükmü bulunmamaktadır. Bu anlamda taşıyıcının iade kabul etme gibi bir yükümlülüğünden bahsedilemez (TBK m. 178 kapsamında da sözleşmeden cayma halinde bedelin iade edilmeyeceği tam tersi taşıyıcıda bırakılacağı düzenlenmektedir.). Bilet bedelinin iadesine ilişkin bir yükümlülüğün bulunmadığı bir durumda, ödenen bilet bedelinin yüksek bir kısmının cayma bedeli olarak mahsup edilerek bedel iadesi yapılacağını içeren bir düzenleme, tüketici ile müzakere edilmeme koşulunu karşılama halinde, haksız şart olarak değerlendirilebilecek midir? TBK’de caymaya ilişkin düzenlemelere bakıldığında

⁵²⁴ <https://www.hukukihaber.net/ekonomi/promosyon-biletlerle-ilgili-cok-onemli-karar-h66884.html> (E.T: 05.04.2020).

tarafların sözleşmeden cayabilmelerinin cayma parasının kararlaştırılmış olmasına bağlandığı görülür (TBK m. 178). Böyle bir durumda parayı vermiş olan kişinin cayması halinde verdiğini bırakacağı düzenlenmiştir. Fakat verilen bu paranın borcun bir kısmını mı yoksa tamamını mı oluşturduğu belirtilmemiştir. Nitekim yapılacak herhangi bir sözleşme kapsamında sözleşmenin ücret ödeme yükümlülüğünü üstlenen tarafı yerine getirilecek sözleşmenin ücretinin bir kısmını önden ödeyebileceği gibi tamamını da ödeyebilir.

Cayma parası genel hükümler kapsamında somut olayın koşullarına göre herkes için sözleşmede kararlaştırılan ücret borcunun farklı bir oranına karşılık gelebilir. Sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri bakımındansa ücretin bir kısmının edim ifa edilmeden ödendiği kalanının edimin ifasından sonra verildiği bir durumla neredeyse hiç karşılaşmaz. Yolcu edimin ifasından önce ücreti bütünüyle öder. Bu durumda sözleşmeden caymak istediğinde, aralarındaki sözleşmede yolcuya cayma hakkı tanınmamış ise, genel hükümler kapsamında ödediği bütün ücreti cayma parası olarak bırakmaya mecbur kalır. Taşıma şirketi örnekte olduğu gibi çok yüksek bir cayma bedeli belirlediğinde, TBK uygulanırsa idi ödenen ücretin tamamını elinde tutacağını bu durumda ise yolcuya cayma bedelini keserek geri ödeme yaptığını böylece yolcuya daha avantajlı bir durum sağladığını ileri sürebilir. Her ne kadar uygulamada genellikle yolcuya sözleşmeden ödediği bedeli geri almak ya da bir başka uçuşta kullanmak üzere saklı tutmak gibi seçenekler sunuluyor olsa da bu anlamda yolcuyu koruyucu bir hüküm bulunmamaktadır. SHY- YOLCU kapsamında seyahatin gerçekleştirilememesi durumunda ya da gerçekleştirilemeyen bölümlerine ilişkin ve üst sınıfa yerleştirilen bir yolcunun daha alt bir sınıfta seyahat etmesi gerektiği durumda aradaki farka ilişkin olarak ücret iadesi yapılacağı düzenlenmiştir. Yine COVID- 19 salgını nedeniyle gerçekleştirilemeyen uçuşlar bakımından birtakım sınırlamalara bağlı kalınarak ücret

iadesinde bulunulabileceği öngörülmüştür⁵²⁵ (“*Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik (Shy-Yolcu)’de Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik*”). Ancak yolcunun kendi isteği ile sözleşmeden cayması durumunda maruz kalacağı yaptırımlar hava yolu şirketi ile aralarında gerçekleştirecekleri sözleşme kapsamında belirlenmektedir. Bu durumda da hava yolu şirketinin yüksek bir oranda kesinti yaparak ödediği ücret iadesi ehvenişer olarak görülebilir ve bunun haksız şart oluşturmayacağı ileri sürülebilir. Bu durumda yolcunun bilet iadesi alabilmesi için yapılacak yasal düzenlemeler ile yaşanacak mağduriyetlerin önüne geçilebilir, ya da en azından yolcunun mesafeli sözleşmeler kapsamında cayma hakkından yararlanabilmesine olanak sağlanabilir.

Haksız şartlara ilişkin denetim yapmak ve sonucunda haksız şart olduğu belirlenen hükümlere ve tüketicinin talebi doğrultusunda bütün bir sözleşmeye geçersizlik yaptırımı uygulamak, dürüstlük kuralının ihlaline ilişkin başarılı bir değerlendirme yapılmasını gerektirir. Elbette bu anlamda hatalı olarak değerlendirilebilecek bu hakem heyeti kararı, çalışmamız boyunca hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinde tüketici mahkemesinin ve hakem heyetlerinin görevine yönelik tereddütlere ilişkin bir çıkarımda bulunmamızı sağlayabilir. Şöyle ki 6502 sayılı Kanun’da ve bu Kanun doğrultusunda düzenlenen yönetmeliklerde yer alan hükümler uygulanırken dahi hatalı kararlar verilebilmektedir. Bu anlamda görevli mahkemenin, görev alanını düzenleyen mevzuata ilişkin pek donanımlı olduğunu ancak diğer mevzuatlarda yer alan yasaları uygulamada hatalara düşebileceğini savunmak yerinde olmayacaktır. Ülkemizde hukuk uygulayıcıları araştırma yapmak ve bilirkişilere başvurmak imkanına sahiptirler. Her uyuşmazlıkta görevli mahkemelerin uzmanlık alanlarına göre belirlenmesi ve bu alanda kazanılan tecrübe ve bilgi birikimi sayesinde

⁵²⁵ RGS. 31079, RG. 25.03.2020.

daha adil kararlar verilmesi çok faydalı bir uygulamadır. Fakat tüketicinin korunması ihtiyacı ve düşüncesi, tüketiciyi bu sıfatı kazandığı sayısız türlü hukuki ilişkilerden doğan uyuşmazlıklarda, onu korumayı temel ilke edinmiş bir mahkemeye emanet etmeyi yerinde bulmuştur. Elbette bu durum tüketici lehine bir imtiyaza dönüşmemeli ve adil kararlar verilmesinin önüne geçmemelidir.

§. 12. SİVİL HAVA YOLU İLE YOLCU TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNİN SONA ERMESİ

I. GENEL OLARAK

Sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinin nasıl sona ereceği önemli bir konudur. Sözleşmenin, yolcunun varma yerine sağ salim ulaştırılarak sona ermesi beklense de her zaman olaylar bu şekilde seyretmeyebilir. Sözleşmeden doğan edimlerin çeşitli sebeplerle ifa edilmemesi mümkündür. Sözleşmenin taşıyıcı tarafından gerektiği gibi ifa edilmemesi durumunda yolcunun sahip olduğu haklara önceki bölümlerde değinilmiş idi. Bu bölümde ise bu durumların sözleşmeyi sona erdirici özellikleri değerlendirilecektir. Sözleşmenin edim ifa edilmeksizin sona ermesine sebep olabilecek durumlar için Türk Ticaret Kanunu kapsamında yolcuya belirli hallerde sözleşmeden cayma hakkı tanınmış ve SHY- YOLCU Yönetmeliği kapsamında yolcunun talep edebileceği seçimlik haklar düzenlenmiştir.

II. TÜRK TİCARET KANUNU KAPSAMINDA

Sözleşmenin sona ermesine neden olabilecek durumlardan biri uçuşun gerçekleşmemesi halidir. Bu durum hem SHY- YOLCU Yönetmeliği'nde hem de TTK'de düzenlenmektedir. TTK'de yer alan düzenlemeye göre seferlerin

gerçekleşmemesi halinde üç farklı durum söz konusu olmaktadır. İlk durum; ölüm, hastalık ya da benzer nitelikteki bir mücbir sebebin taşımanın gerçekleşmesine engel olmasıdır. Bu durumda sözleşmenin taraflar bakımından bir tazminat yükümlülüğüne neden olmaksızın kendiliğinden geçersiz olacağı düzenlenmiştir (TTK m. 907/1/a). İkinci durum ise seferin gerçekleşmeme nedeninin taşıyıcıdan bağımsız olarak taşıma aracından kaynaklanması, iki tarafın da kusuru nedeniyle yolculuğun gerçekleşmemesi ya da yolculuğu tehlikeye atan bir durum nedeniyle taşımanın yapılamaması hallerine ilişkindir. Bu kapsamda Kanun'a göre sözleşme yine taraflara bir tazminat yükümlülüğü doğurmaksızın sona erecektir (TTK m. 907/1/b). Sözleşmenin gerçekleşmemesi taşıyıcıdan kaynaklanan bir fiil ya da ihmalle de söz konusu olabilmektedir. Bu durumda ise yolcuya tazminat hakkı tanınmıştır (TTK m.907/1/c). Bu hallerin gerçekleşmesi durumunda taşıyıcı aldığı taşıma ücretini geri ödemelidir (TTK m. 907/1/e).

Seferin durum ve şartlar bakımından yolcudan katlanması beklenemeyecek kadar gecikmesi halinde yolcuya yine sözleşmeden cayma hakkı tanınmıştır, yolcu bu kapsamda ödediği ücretin iadesinin yanı sıra gecikmeden kaynaklanan zararlarının giderilmesini de talep edebilmektedir (TTK m. 908). TTK'nin yolcu taşımalarına yönelik hükümleri sivil hava yolu ile yolcu taşımaları için özel olarak hazırlanmamıştır. Bu nedenle sefer sırasında yol değiştirme ve zorunlu sebepler nedeniyle seferin gecikmesi durumları da TSHK'nin 106. maddesi kapsamında değerlendirilebilecektir. Hatırlanacağı üzere TSHK'nin bu maddesine göre, TTK, sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerine Kanun'da yer verilen mevzuatta hüküm bulunmadığı durumlarda uygulanabilmektedir. Bunun yanında TBK kapsamında temerrüde ilişkin hükümler de gecikmeler bakımından sözleşmelere uygulanabilecektir⁵²⁶. Bu durumda yolcu temerrüt kapsamında sahip olduğu seçimlik haklara başvurabilecektir.

⁵²⁶ ÖZTÜRK, s. 53.

III. SHY- YOLCU KAPSAMINDA

SHY- YOLCU Yönetmeliği bakımından sözleşmenin sona ermesi iki halde olmaktadır. Bunlardan ilki yolcunun uçağa kabul edilmemesi halidir (SHY- YOLCU m. 5). Uçağa kabul edilmeme hava yolu şirketlerinin fazladan rezervasyon almalarından (*overbooking*) ya da sağlık güvenlik gibi nedenlerden kaynaklanabilmektedir⁵²⁷. İkinci durum ise uçuşun gerçekleşmemesidir. Bu duruma ilişkin düzenleme “Uçuşların İptali” başlığı altında yapılmıştır (SHY- YOLCU m. 6). Düzenlemede uçuşun iptal edilmesi halinde taşıyıcının yükümlülüklerine yer verilmiştir. Bu iki madde kapsamında uçuşların gerçekleşmemesi halinde yolcuya bazı seçimlik haklar tanınmıştır. Bunlar “*geri ödeme ve güzergâh değişikliği*” ve “*hizmet hakkı*” olarak Yönetmelik’te yer almaktadır, yine bazı hallerde yolcuya “*tazminat hakkı*” tanınmıştır⁵²⁸. Sözleşmenin sona ermesine ilişkin durum Yönetmeliğin 9. maddesinin 1. fıkrasının a bendinde “*Seyahatin gerçekleştirilmeyen bölüm veya bölümleri ile yolcunun planlamış olduğu seyahatin tamamlanmasının artık herhangi bir anlamı kalmaması durumunda seyahatin gerçekleştirilen bölüm veya bölümleri için, bilet ücretinin tamamının satın alınmış olduğu fiyat üzerinden nakit olarak veya elektronik banka havalesi, banka ödeme emirleri, banka çekleri ile ödenmesi veya yolcunun imzalı mutabakatı olması durumunda seyahat fişleri ve/veya diğer hizmetler şeklinde en geç yedi gün içinde iade edilmesi; ayrıca yolcunun seyahatinin ilk başlangıç noktasına ilk fırsatta dönmesini sağlayacak bir dönüş uçuşunun ücretsiz sağlanması*” ifadeleri ile tercih edilebilecek bir seçimlik hak olarak tanımlanmıştır. Yolcunun sözleşme kurmayla elde etmeyi planladığı faydanın elde edilmesinin artık mümkün olmaması halinde ücretin seyahatin tamamına ilişkin olarak yolcuya iade edileceği düzenlenmiştir. Yolcunun kabul etmesi halinde bu iade daha

⁵²⁷ AVCI, s. 483; GÖKTEPE, (Yolcu Hakları), s. 215.

⁵²⁸ GÖKTEPE, (Yolcu Hakları), s. 216.

sonraki yolculuklarında kullanabileceği “*seyahat fişleri*” şeklinde de yapılabilmektedir. Her ne kadar taşımanın bir bölümü gerçekleşmiş de olsa, seyahat bir bütün olarak değerlendirilmiş ve ücret iadesi bu kapsamda “*ücretin tamamı*” olarak belirlenmiştir.

IV. COVID- 19 ÖNLEMLERİ

COVID- 19 salgını ve bu salgın kapsamında alınan önlemler, pek çok sözleşmenin gereği gibi ifa edilememesine, bazı sözleşmelerin ise ifa edilebilme imkanının tümden ortadan kalkmasına neden olmuştur. Bu durum elbette COVID-19 nedeniyle alınan önlemlerin borç ilişkilerine etkilerinin ve sonuçlarının ortaya konulmasını gerektirmiştir. COVID- 19 kapsamında borcun ifa edilemediği durumlar için taşıyıcının sorumluluğunu belirlemek adına “*mücbir sebep*” ve “*beklenmeyen hal*” kavramları değerlendirilerek, salgının bu kavramlar kapsamında olup olmadığını belirlemek önem arz eder⁵²⁹. Bir sözleşme için mücbir sebep olarak görülen bir olay bir başka sözleşme açısından mücbir sebep olmayabilir, bunun gibi salgın ve neticesinde alınan tedbirler her sözleşme bakımından farklı bir nitelik teşkil edip her sözleşmeyi farklı şekilde etkileyebilir⁵³⁰. Sivil

⁵²⁹ Bu iki hal borçlunun borcu ifa etme sorumluluğundan kurtulmasını sağlar. Borçlunun borcunu ifa etmesini kaçınılmaz bir şekilde engelleyen olayları ifade etmek için kullanılırlar, mücbir sebebi beklenmedik halden ayıran ayırt edici özellik bunun dışsal bir nedenden kaynaklanıyor olmasıdır. Detaylı bilgi için bkz. OĞUZMAN, Kemal/ ÖZ, Turgut, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s, 431- 432.

⁵³⁰ AKKANAT, Halil, “COVID- 19 Salgınının Medeni Hukuk ve Borçlar Hukuku Alanında Yol Açtığı Hukuki Sorunların Değerlendirilmesi”, in. ÖZGENÇ, İzzet/ AKKANAT, Halil/ ÇAĞLAR, Hayrettin/ SÜMER, Haluk Hadi/ ÖZEKES, Muhammet, (ed), *COVID- 19 Salgının Dolayısıyla Ulusal veya Uluslararası Alanda Ortaya Çıkan/ Çıkabilecek Hukuki Sorunların Tespiti ile Bunların Çözümüne Yönelik Öneriler Raporu*, Temmuz 2020, Ankara, s. 42- 43,

<http://www.tuba.gov.tr/files/images/2020/salgın%20hukuk/TÜBA%20Hukuk%20Raporu.pdf?fbclid=IwAR2Uh16PzsAyyvO7tPRa1HQQrmyjzvEr13pE8jDD59afiZno3zWfBfKUBD98> (E.T: 10.01.2021).

hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından ise COVID- 19 kapsamında alınan önlemlerin mücbir sebep olarak değerlendirilmeye uygundur. Alınan uçuş yasakları taşıyıcının taşıma fiilini gerçekleştirmesini kaçınılmaz bir şekilde engeller ve dışsal kaynaklı bu olayı engellemek için kimsenin alabileceği bir önlem bulunmamaktadır⁵³¹ . Mücbir sebep bazı sözleşmeler için “*ifa imkansızlığına*” bazı sözleşmeler için “*ifa güçlüğüne*” ve hatta “*işlem temelinin çökmesine*” neden olabilir. Somut olay kapsamında bu değerlendirme yapılarak sözleşmeye uygulanacak hüküm ve sonuçlar belirlenecektir⁵³².

Salgının ve salgın nedeniyle alınan tedbirlerin hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerine etkisine baktığımızda ise salgının başlangıcında getirilmiş olan uçuş yasaklarının edimin ifasını imkânsız hale getirdiğini görürüz (TBK m. 136). Borçlar Kanunu’nda düzenlenen ifa imkansızlığına ilişkin hükmün taşıma sözleşmesine uygulanması halinde taşıyıcının yolcunun ödediği ücreti sebepsiz zenginleşme hükümlerine göre iade etmesi beklenir. Öte yandan sözleşmenin sona erme halleri kapsamında değinildiği gibi Yönetmelik’te uçuşun iptali halinde yolcuya ücret iadesinde bulunulacağı da düzenlenmiştir. Fakat bu süreçte TBK hükümleri ya da SHY- YOLCU kapsamında, kendileri ile sözleşme akdedilmiş çok sayıda yolcuya ücret iadesinde bulunmak zaten sözleşme yapamaz duruma gelmiş hava yolu şirketleri için oldukça büyük bir zarara yol açacağından hava yolu şirketlerinin COVID- 19 nedeniyle uçuşlar bakımından yolcunun haklarına ve taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin özel düzenlemeler yapılması yoluna gidilmiştir. Salgın kapsamında hava yolu şirketlerinin ve tüketicilerin mağduriyetini engellemek ve uyuşmazlıkların nasıl çözüme kavuşturulacağını belirlemek için SHY- YOLCU Yönetmeliğine ek bir düzenleme çıkarılmıştır. “*Hava Yolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik (SHY- YOLCU)’te Değişiklik*

⁵³¹ OĞUZMAN/ÖZ, (Cilt 1), s. 432.

⁵³² AKKANAT, s. 44.

Yapılmasına Dair Yönetmelik” ile ücret idelerini düzenleyen Yönetmeliğin 9. Maddesi ve uçuşların iptali kapsamında yolcuya haklar sunan diğer maddeler kapsamında hava yolu şirketlerine iki ay muafiyet sağlanmıştır.

Yapılan özel düzenleme sayesinde COVID- 19’un taşıma sözleşmeleri için hangi hukuki niteliği haiz olduğunu tartışma ve belirleme gereği ortadan kalkmıştır. Uçuş yasaklarının kalkmasıyla birlikte hava yolu şirketleri COVID- 19’a ilişkin aldıkları önlemler ve yolculara sundukları yeni standartlar ile tekrar uçuş yapmaya başlamışlardır⁵³³. Yolculara bilet alırken HES kodunu⁵³⁴ hazır bulundurma gibi yükümlülükler yüklenerek, COVID- 19’un yolcular bakımından da sözleşmeyi sona erdirici bir neden olarak ileri sürülebilmesinin önüne geçmeye çalışmışlardır. COVID- 19’a rağmen hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi yapılabilmesi için gerekli koşulların sağlanmış olması bu durumu mücbir sebep olmaktan çıkarır ve salgının sözleşmeler bakımından sona erdirici etkisini sona erdirir. Fakat koşulların değişmesi ve yeni önlemler alınmasının gerekli görülmesi halinde tüm bu açıklamaların yeniden gündeme geleceği de unutulmamalıdır.

⁵³³ THY’nin COVID- 19 sonrası seyahat güncellemeleri için bkz. <https://www.turkishairlines.com/tr-tr/duyurular/coronavirus-salgini/> (E.T: 10.01.2021).

⁵³⁴ <https://www.turkishairlines.com/tr-tr/duyurular/coronavirus-salgini/hayat-eve-sigar/index.html> (E.T:10.01.2021).

SONUÇ

“Sivil Hava Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmeleri ve Tüketici Hukuku İlişkisi” konulu tez çalışması, uluslararası sivil havacılık sözleşmeleri, TSHK ve ilgili yönetmeliklerin yanı sıra bu sözleşmelere Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun’un ve bu Kanun’dan doğan yönetmeliklerin uygulanmasını incelemiştir. Sivil hava yolu ile taşınma hizmetinden yararlanan yolcunun ticari ya da mesleki olmayan bir amaçla hareket etmesi durumunda tüketici sıfatını kazanması ona yolcu olmanın ötesinde birtakım hak ve yükümlülükler tanımlamaktadır. Bu ilişkiyi açıklarken havacılık hukukunu ve tüketici hukukunu açıklamak, bu iki hukuk arasındaki benzerlikleri, bu hakların ortaya çıkış sürecini anlatarak tüketici yolcunun yaşayacağı mağduriyetlerin çözüme kavuşturulmasında bağlı kalınması hedeflenen temel prensibe dikkat çekilmeye çalışılmıştır.

Havacılık hukukunun ve tüketicinin hukukunun küreselleşme karşısındaki durumlarına, mevcut tüketim alışkanlıklarının sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinin süjelerini nasıl etkilediğine değinilmiştir. Bu değerlendirmelerle ulaşılmak istenen temel amaçlardan biri, sözleşme kapsamında ortaya çıkan uyuşmazlıklarda tüketici mahkemesinin görevli olmasını eleştiren görüşlere rağmen görevin bu şekilde belirlenmiş olmasının gerekliliğine ve sağladığı faydalara dikkat çekmektir.

Havacılık hukuku uluslararası nitelikte bir hukuk dalıdır. Uluslararası kamu hukuku alanında ve özel hukuk alanında havacılık ile ilgili yapılmış pek çok sözleşme mevcuttur. Bu sözleşmeler arasında çalışmamız bağlantısının en önemli olduğu uluslararası sözleşme Montreal Konvansiyonu’dur. Bu Konvansiyon, sivil hava yolu ile yolcu taşımacılığında taşıyıcının sorumluluğunu düzenler. Hükümleri emredici niteliktedir. Taşıyıcının bu Konvansiyon kapsamında sorumluluğu, taşıma faaliyeti esnasında meydana gelen zararlara ilişkindir. Dolayısıyla kısıtlı bir alana işaret eder. Bu

nedenle her ne kadar Konvansiyon kapsamına giren uyuşmazlıklar bakımından uygulanacak tek sözleşme olduğunu belirtmiş olsa da sivil hava yolu ile yolcu taşıma ediminin ifası sırasında bu sözleşmenin kapsamında değerlendirilemeyecek pek çok uyuşmazlıkla karşılaşılması mümkündür. Bu gibi durumlarda tarafların hak ve borçları TSHK'ye, bu kanun kapsamında TTK'ye, ilgili düzenlemeleri içeren yönetmelik ve tüzüklere, gerektiğinde genel hükümlere ve TKHK'ye bağlı olarak belirlenecektir. Montreal Konvansiyonu'na taraf olmayan devletler bakımından geçerli olacak uluslararası sözleşme ise Varşova Konvansiyonudur.

Çalışmanın ikinci bölümünde taşıma sözleşmesi, taşıyan ve taşınan kavramlarına, sözleşmenin tanımına, şekline, unsurlarına, hukuki niteliğine ve 6502 sayılı Kanun kapsamında görünüm kazanabildiği özel sözleşme tiplerine yer verilmiştir. Bu bölümde sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinin tarafları olan taşıyıcı ve yolcu, tüketici işleminin tarafları olan satıcı ya da sağlayıcı ve tüketici kavramları ile birlikte değerlendirilmiştir. Bu kavramların birbirleri ile örtüştükleri noktada sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinin bir tüketici sözleşmesini oluşturduğu açıklanmıştır. Yolcunun ve taşıyıcının TSHK'den ve SHY- YOLCU Yönetmeliği'nden kaynaklanan hak ve borçları değerlendirilmiştir.

Sözleşmenin hukuki niteliğine ilişkin çeşitli görüşler mevcuttur. Bu anlamda ilk olarak sözleşmenin TTK anlamında ticari iş niteliği değerlendirilmiştir. Sözleşmeyi ese sözleşmesi, vekalet sözleşmesi ve bağımsız bir sözleşme olarak gören görüşlere yer verilmiştir. Bunun yanında sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinin paket tur sözleşmesi kapsamında sunulan asli edimlerden biri olması, mesafeli sözleşme şeklinde yapılması ya da TKHK'de özel olarak düzenlenen sözleşme tiplerinden bir başkasının görünümünü kazanması da mümkündür. Bu durumda bu sözleşme tiplerine ilişkin TKHK'den ve yönetmeliklerden doğan hükümlerin nasıl uygulama alanı bulacağı da değerlendirmelerimiz kapsamında yer almıştır. Paket tur sözleşmeleri bakımından

COVID-19'a ilişki alınan önlemler değerlendirilmiş, bu kapsamda sözleşmenin sona ermesin nasıl olacağı açıklanmıştır. Mesafeli sözleşmeler bakımından ise yönetmeliğin getirdiği düzenleme ile pek çok hakkın kullanılmasının (14 günlük cayma hakkı başta olmak üzere) önüne geçilmiş olmasına ilişkin değerlendirmelere yer verilmiştir.

Tüketici hukukunun genel hükümleri olarak da değerlendirilen başlangıç hükümleri, sivil havacılık sözleşmeleri tüketici işlemi görünümü kazandığında kaçınılmaz olarak uygulama alanı bulur. Bu da tüketiciye, sivil hava yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi kurmak amacıyla satış yapan internet sitesine girdiği andan itibaren koruma imkanları sunmaya başlar. Taşıma şirketinin yaptığı reklamlar, kullandığı ticari uygulamalar TKHK kapsamında denetime tabidir. TKHK tüketicinin bunlardan yana uğrayacağı her zarara karşı tüketiciyi korumaktadır. Sözleşme öncesi koruma imkanları tüketiciye taşımacılık mevzuatında sunulmayan ya da uygulanabilirliği kısıtlanmayan birtakım haklar sunar. Böylelikle tüketici taşımacılık mevzuatının yanında TKHK'den doğan hakları haiz olurken taşıyıcı da yine bu Kanun'dan doğan yükümlölükleri yüklenir. TKHK'de yer alan sözleşme yapma mecburiyetine hükmüne ilişkin açıklamalar da çalışma kapsamında oldukça önemli bir yer tutar. Bu hükmün sözleşme özgürlüğü ile değerlendirilmesi, hava yolu şirketlerinin zaman zaman kullanabildikleri bir uygulama olan yolcunun kara listeye alınması ve daha sonra bu yolcu ile sözleşme kurmaktan kaçınılmasına bu hüküm işığında bakılarak bu uygulama ile karşılaşılması muhtemel hukuki sorunlara dikkat çekilmek istenmiştir. Hangi hallerde hava yolu şirketlerinin yolcuyla sözleşme yapmaktan kaçınabilecekleri ve bu düzenlemelerin yer aldığı kaynaklara da çalışma kapsamında yer verilmiştir.

Ayıplı hizmete ilişkin değerlendirmelere yer verilirken yine Montreal Konvansiyonu'nun emredici hükümlerine dikkat çekilmiştir. Tüketicinin, taşıma faaliyeti esnasında maruz kaldığı ve zarara sebebiyet veren her durumun ayıplı hizmet olarak değerlendirilemeyeceği, çünkü yine bu zararların Montreal Konvansiyonu kapsamına

girmesi halinde yalnız bu Konvansiyon hükümlerinin uygulama alanı bulabileceği, bunun haricinde kalan haller bakımından ise ayıplı hizmet hükümlerinin uygulama alanı bulabileceği ifade edilmiştir. Tüketici Hukukunun önemli konularından biri olan genel işlem koşulları ve haksız şartların da bu sözleşmeler bakımından gündeme gelmesi pek mümkündür. Günümüzde hava yolu şirketleri sözleşmelerini genel işlem koşulları şeklinde yaptığından bunların denetimi de TKHK'ye göre olacaktır.

Bu anlamda tüketici mahkemelerinin Montreal ya da Varşova Konvansiyonlarına tâbi bir uyuşmazlığı çözerken mümkün olduğu ölçüde yabancı mahkeme kararlarını da dikkate alarak, uluslararası bir hukuk dalı olan havacılık hukukunun bu anlamda da yeknesaklığını sağlamaya özen göstererek karar vermeye çalışmaları yerinde olacaktır. Nitekim çalışma esnasında birçok kez değinildiği gibi bu sözleşmeler bakımından tüketici mahkemesinin görevli olması sözleşmelere havacılık anlamında özel düzenlemeler içeren mevzuatların uygulanması gerekliliğini değiştirmez. Öte yandan bu mevzuat da tüketici yolcuya kimi zaman Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un tanımlamadığı koruma imkanları sağlar. Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun her ne kadar tüketiciyi sözleşmenin zayıf tarafı olması nedeniyle maruz kalacağı tehlikelere karşı korumayı amaçlasa da bu koruma yöntemleri genel niteliktedir. Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un uygulanacağı sayısız sözleşme türü varken, bu Kanun'un bütün tehdit ve tehlikelere karşı koruma görevini tek başına üstlenmesi beklenemez. Bu nedenle tüketici mahkemeleri, tüketiciyi koruyucu havacılık mevzuatı hükümlerini de dikkatle değerlendirmeli, bu kapsamda bir uyuşmazlıkla karşı karşıya kaldığında ulusal ve uluslararası sivil havacılık mevzuatını uyuşmazlık konusu olay bakımından uygulamalıdır.

Sivil hava yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerinde tüketici mahkemesinin görevli olmasını savunmak ve bu sözleşmelere TKHK'nin uygulanabilirliğini vurgulamak sivil havacılık mevzuatını devre dışı bırakmak anlamına gelmez. Bu mevzuatın tüketicinin

korunması temel prensibi doğrultusunda uygulanmasını talep etmek anlamına gelir. Nitekim tüketici hukuku zaten yapısı gereği başka kanunlarda düzenlenen satış, vekalet, eser, simsarlık gibi sözleşmelere uygulanan bir hukuk dalıdır. Bu sözleşmelere uygulanırken sözleşmelerin düzenledikleri kanun hükümlerini uygular. Taşımacılık mevzuatı tanımladığı bütün hak ve yükümlülüklerle tüketici mahkemelerinin görevi nezdinde uygulama alanı bulur.

Tüm bunların yanında çalışmaya başladığım sırada henüz var olmayan fakat sonrasında hepimizin hayatını oldukça etkileyen COVID- 19 salgınının hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerine etkilerini kavramak da gelecekte benzer durumlarla karşı karşıya kalınması olasılığı bakımından önem arz eder. Uçuşların iptali nedeniyle sözleşmenin ifa edilememesine önemli bir örnek oluşturan bu salgın kapsamında alınan önlemler ve yapılan düzenlemeler dış etmenlerin sözleşmeler üzerindeki belirleyici etkilerine ve daha sonra gelişen durum ve koşullara nasıl adaptasyon sağlandığına ışık tutar.

Çalışma yolunun sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi yaparken ticari ya da mesleki amaçla hareket etmemesi halinde tüketici olacağına ve bu sayede havacılık mevzuatından doğan haklarının yanında pek çok hakkı haiz olacağına dikkat çekmeyi hedeflemiştir. İnsan, soluk mavi bir nokta olan dünyamızın küçüklüğünün oldukça farkındadır. Bir kez göklerde süzülmüştür. Leonardo Da Vinci'nin dediği gibi uçmayı bir kez tatmıştır ve yürürken daima gözleri gökyüzündedir, çünkü orda olmuştur ve daima oraya dönmek istemektedir. Çalışmamız ise bu isteğini gerçekleştirdiği esnada karşılaşıacağı hukuka aykırı uygulamalara karşın başvurabileceği mevzuatı ve bu mevzuatta yer bulan düzenlemelerin birlikte nasıl uygulanacağını ona tanıtan bir rehber olmayı hedeflemektedir.

“Once you have tasted flight, you will forever walk the earth with your eyes turned skyward, for there you have been, and there you will always long to return.” Leonardo da Vinci

AÇIKGÖZ, Osman: “6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun’un Haksız Şartlarla İlgili Getirdiği Yenilikler”, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, V. 21, I. 2, 2015, s. 805- 838, <http://dspace.marmara.edu.tr/handle/11424/5922?show=full&locale-attribute=en> (E.T: 07.04.2020), (Haksız Şartlar).

AÇIKGÖZ, Osman: *Tüketicinin Korunması Çerçevesinde Mobil Haberleşme Abonelik Sözleşmesinde Genel İşlem Koşulları*, İstanbul, Haziran, 2013.

AKİPEK ÖCAL, Şebnem: “Hukumumuzda Haksız Şartlar ve Sonuçları”, *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 12, S.2, Kasım 2016, s. 201- 217, <https://jurix.com.tr/article/19910> (E.T: 16.02.2020), (Haksız Şartlar).

AKİPEK ÖCAL, Şebnem: “Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Kapsamında Tüketici İşlemi ve Uygulanması” in **HAMAMCIOĞLU** Esra/ **KAZMACI UZUN** Özge/ **YARDIM** Ertan/ **KARAMANLIOĞLU** Argun/ **SAYIN** Zeliha Gizem, (ed.), *Tüketicinin Korunması Hakkında Kanuna Disiplinler Arası Yaklaşım*, Ankara, 2016, s. 11- 19.

AKİPEK, Şebnem: *Türk Hukuku ve Mukayeseli Hukuk Açısından Tüketici Kredisi*, Ankara, 1999.

AKİPEK ÖCAL, Şebnem, “Havayolu Taşımacılığında Tüketici Hakları”, PANEL, Ankara, 2020, <https://www.youtube.com/watch?v=bot8TkDGaFQ>, (E.T: 07.11.2020).

AKİPEK, Ömer İlhan: *Hava Sahasının Devletler Hukuku Bakımında Durumu*, Ankara, 1959.

⁵³⁵ Yazarlar dipnotlarda sadece isimleriyle anıldığından birden fazla eserine atf yapılan yazarların hangi eserine atf yapılacağına anlaşılması için kullanılan açıklamalar parantez içinde gösterilmiştir.

- AKKANAT**, Halil: “COVID- 19 Salgınının Medeni Hukuk ve Borçlar Hukuku Alanında Yol Açtığı Hukuki Sorunların Değerlendirilmesi” in **ÖZGENÇ**, İzzet/
AKKANAT, Halil/ **ÇAĞLAR**, Hayrettin/ **SÜMER**, Haluk Hadi/ **ÖZEKES**,
Muhammet, (ed.), *COVID- 19 Salgının Dolayısıyla Ulusal veya Uluslararası Alanda Ortaya Çıkan/ Çıkabilecek Hukuki Sorunların Tespiti ile Bunların Çözümüne Yönelik Öneriler Raporu*, Ankara, 2020,
<http://www.tuba.gov.tr/files/images/2020/salgın%20hukuk/TÜBA%20Hukuk%20Raporu.pdf?fbclid=IwAR2Uh16PzsAyvO7tPRa1HQQrmyjzvErl3pE8jDD59afiZno3zWfBfKUBD98> (E.T: 21.12.2020).
- AKKURT**, Sami Sinan: *Sivil Havayolu İle Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk*, Ankara, 2018.
- AKSOY**, Sami: 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun Taşıma Hukukuna Müdahalesi, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C. 31, S.2, Haziran 2015, s. 305-336.
- AKTÜRK**, İpek Yücer: “Tüzel Kişi Tacirin Tüketici Sıfatı” *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. XX, S. 2, 2016, s. 103-128.
- AKYOL**, Şener Tam: *Üçüncü Şahıs Yararına Sözleşme*, İstanbul, 2008.
- ALTUNKAYA**, Mehmet: “Sözleşmenin Kuruluşundan Önce Tüketicinin Korunması”, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. VIII, s. 95-118, 2004.
- ANTALYA**, Gökhan: “6098 Sayılı TBK’nın 20-25. Maddede Yer Alan “Genel İşlem Şartları” ile 6502 Sayılı TKHK’nın 5. Maddesinde Yer Alan “Haksız Şartları”nın Karşılaştırılması”, *Terazi Hukuk Dergisi*, C. 9, S. 99, 2014, s. 44-46,
<https://jurix.com.tr/article/8909> (E.T: 16.02.2020).
- ARAL**, Fahrettin/ **AYRANCI**, Hasan: *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, Ankara, 2020.

- ARKAN**, Sabih: “24.5.1980 Tarihli Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerinde Bir İnceleme”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C. 11, S. 3, Haziran 1982, s. 27- 47, <https://www.jurix.com.tr/article/6261> (E.T: 05.05.2020).
- ARKAN**, Sabih: “Yolcu Taşımalarında Karşılaşılan Bazı Hukuki Sorunlara İlişkin Düşünceler” *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C. 12, S. 1, 1983, s. 13- 25.
- ARKAN**, Sabih: *Ticari İşletme Hukuku*, Ankara, 2015.
- ASLAN**, Yılmaz: *6502 Sayılı Kanuna Göre Tüketici Hukuku*, Bursa, 2014.
- ASLAN**, Yılmaz: *Tüketici Hukuku Dersleri*, Bursa, 2019, (Dersler).
- ASLAN**, Yavuz Can: *Üçüncü Kişi Yararına Sözleşme*, İstanbul, 2020.
- AVCI**, Zehra: “Sivil Havayolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Yolcu Hakları”, *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 26, S. 2, 2018, s. 473- 501, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/suhfd/issue/39131/437811> (E.T: 20.02.2020).
- AYRANCI**, Hasan: Sözleşme Kurma Zorunluluğu, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C.52, S.3, 2003, s. 229- 252.
- AYDOĞDU**, Murat: *Tüketici Hukuku Dersleri*, Ankara, 2015.
- AYDOĞDU**, Murat: “6098 Sayılı Türk Borçlar Kanununda Düzenlenen Genel İşlem Koşullarının Kişi Bakımından Uygulama Alanı,” (Prof. Dr. Aydın ZEVLİLER’e Armağan), *Yaşar Üniversitesi Elektronik Dergisi*, C. 8, Özel Sayı, 2013, s. 571- 621, <https://journal.yasar.edu.tr/wp-content/uploads/2014/01/15-Murat-AYDOĞDU.pdf> (E.T: 27.03.2020).
- BAL**, Ali: “Hava- Uzay Araçlarının (Aerospacecraft) Hukuki Rejimi”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 15, Özel S., 2013, s. 1465-1528 (Basım Yılı: 2014). <https://hukuk.deu.edu.tr/dosyalar/dergiler/dergimiz-15-ozel/3-kamu/8-alibal.pdf> (E.T: 04.01.2019).

- BARBANOVA**, Krystyna: Türkiye İhracatında Multimodal Taşımacılık, *Anadolu Bil Meslek Yüksekokulu Dergisi*, S. 41, 2016, s. 1- 12, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/749710> (E.T: 05.05.2020).
- BAŞ SÜZEL**, Ece: “Tüketici Hukukunda Sözleşme Kurma Zorunluluğu”, *Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 13, S. 167, 2018, s. 9-37, <https://www.jurix.com.tr/article/16275> (E.T: 06.02.2020).
- BATMAZ SİLAHTAROĞLU**, Elvin: “6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkındaki Kanun Kapsamında Navlun Sözleşmesi ve Konişmentonun Tüketici İşlemi Olarak Değerlendirilmesi”, *Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 8, S. 1, Haziran 2018, s. 169.188, <https://www.jurix.com.tr/article/14780> (E.T: 05.01.2020).
- BATTAL**, Ünal/ **YILMAZ**, Harun/ **ATEŞ**, S. Savaş: “Türkiye’de İç Hatlarda Serbestleşme ve Geleceği”, *Kayseri VI. Havacılık Sempozyumu*, Nevşehir, 12-14 Mayıs 2006, s. 1- 6, https://www.researchgate.net/publication/255994714_TURKIYE'DE_IC_HATLARDA_SERBESTLESME_VE_GELECEGI, (E.T: 05.02.2020).
- BATUR**, Serkan: Hava Yolcu ve Kargo Taşımacılığı; Dünyada ve Türkiye’de Uygulamalar, (*Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*), 2008, İzmir.
- BAYRAKTAROĞLU ÖZÇELİK**, Gülüm: “Yabancı Unsurlu Tüketici Sözleşmelerinden Doğan Uyuşmazlıklarda Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisinin Tayini”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2014, C. 103, S. 4, s. 833- 878.
- BEDİR**, Bedrettin: Havacılık Ulaşımında Niş Pazarlama Stratejilerinin Kullanılması: Panjet (Pan Aviation) Örneği, (*Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*), İzmir, 2017.

- BELBEZ**, Hikmet: “Hava Hukuku Konusu ve Mahiyeti”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C. 1, S. 4, 1943, s. 743, 746.
<http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/355/3705.pdf>, (E.T: 12.01.2019).
- BİLGE**, Suat A.: “Şikago Havacılık Anlaşmaları ve Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı”, *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, C. 6, S.1, 1951, s.196- 241, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/42/358/3750.pdf> (E.T:06.02.2019).
- BİLSEL**, Cemil: *Milletlerarası Hava Hukuku Cilt 1*, İstanbul, 1948.
- BİRİNCİ UZUN**, Tuba: *Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcıların Sorumluluğu*, Ankara, 2020.
- BISPLINGHOFF**, R. L.: “Some Structural and Aeroelastic Considerations of High Speed Flight”, The Nineteenth Wright Brothers Lecture, *Journal Of The Aeronautical Sciences*, V. 23, I. 4, 1956, s. 289, 321.
<https://arc.aiaa.org/doi/abs/10.2514/8.3557> (E.T: 28.12.2018).
- BOZKURT**, Abdurrahman: “Türk Hava Sahasının Belirlenmesi (1914- 1923)”, *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Haziran 2013, C. 15, S. 1, s. 251-278, <https://dergipark.org.tr/download/article-file/321462> (E.T: 24.05.2019).
- BÖRÜ**, Levent/ **KOÇYİĞİT**, İlker: *Ticari Dava*, Ankara, 2020.
- CANBOLAT**, Ayşe Gül: *Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara, 2009.
- CİĞER**, Selim: “Uluslararası Hava Yolu Taşımaya İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Antlaşma (Montreal Konvansiyonu) – Resmi Çeviri Üzerine Düşünceler ve Alternatif Bir Çeviri”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 69, S. 2, 2020, s. 369- 398.
- CLARKE**, Malcolm A./ **YATES**, David: *Contracts of Carriage by Land and Air Second Edition*, New York, 2014.

- COOPER**, Cobb John: “Aerospace Law- Subject Matter and Terminology”, *Journal of Air Law and Commerce*, V. 29, I. 2, Article, 1963, s. 89- 94, <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3174&context=jalc> (E.T: 04.01.2019).
- COOPER**, Cobb John: “The Chicago Convention – After Twent Years”, *University of Miami Law School Institutional Repository*, Vol. 19, No. 3, 1965, s. 333- 344, <https://repository.law.miami.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3176&context=umlr> (E.T:06.02.2019), (The Chicago).
- ÇABRİ**, Sezer: *6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Şerhi*, Ankara, 2016.
- ÇABRİ**, Sezer: *6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Kiraya Verenin Ayrıntan Sorumluluğu*, Ankara, 2013.
- ÇAĞA**, Tahir: *Hava Hukuku Cilt 1*, İstanbul, 1963.
- ÇELEBİ**, Alpaslan/ **GÖKTEPE**, Hülya: “Havayolu Taşımacılığında Yolcu Hakları” in **GEREDE**, Ender, (ed.), *Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması*, Ankara, 2015.
- ÇELİKTAŞ**, İlyas: *Hava Taşıma Hukuku Sempozyumu*, İstanbul, 2012.
- ÇITIR**, Eren: “Ticari İş- Tüketici İşlemi İlişkisi”, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. XX, S. 3, 2016, s. 37- 52.
- DANIEL**, D. Michelle: “Air Transportaiton of Animals: Passengers or Property”, *Journal of Air Law and Commerce*, V. 51, I. 2, 1986, s. 497- 529, <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1765&context=jalc> (E.T: 05.02.2020).
- DÖNER**, Kemal: “Tüketici Mahkemelerinin Görevli Olduğu Uyuşmazlıklar”, *Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 22, S. 36, 2017, s. 137-185.

- DÖNMEZ**, Zeynep: “2011/83/EU Sayılı Tüketici Hakları Direktifi ve Bu Direktifin Mesafeli Sözleşmeler Alanında Türk Hukuku’nda Yansımaları”, *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 7, S. 1, 2016, s. 351- 380, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/inuhfd/issue/22415/239936> (E.T: 27.03.2020).
- DURGUT**, Ramazan: “Havayolu ile Seyahat Eden Yolcuların Haklarının Türk Hukukunda Düzenlenişi”, *Ankara Barosu Dergisi*, S. 1, 2018, s. 191- 217, <http://www.ankarabarusu.org.tr/siteler/ankarabarusu/tekmakale/2018-1/6.pdf> (E.T: 05.02.2020).
- ERDAL**, Ceyda: Bir Tüketici İşlemi Olarak Yolcu Taşıma Sözleşmeleri, (*Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*), Ankara, 2019.
- ERDEM**, Merve: *Uzayın ve Uzay Faaliyetlerinin Hukuki Rejimi*, Ankara, 2014.
- ERDİNÇ**, Tahsin: “Tüketicinin Korunmasına İlişkin Haklarla İlgili Anayasal Ve Yasal Düzenlemelerin Nitelikleri Ve Anayasada Almaları Gereken Yerler”, *Akademik Bakış Dergisi*, S. 25 Temmuz – Ağustos 2011 *Uluslararası Hakemli Sosyal Bilimler E-Dergisi* <https://openaccess.dogus.edu.tr/xmlui/handle/11376/2838#sthash.MAYkUEkC.dpbs> (E.T: 27.03.2020).
- EREN**, Fikret: *Borçlar Hukuku Genel Hükümleri*, Ankara, 2020.
- EFTESTØL-WILHELMSSON**, Ellen: “EU Intermodal Transport and Carrier Liability-Content and Context”, *Helsinki Legal Studies Research Paper Series, Paper No. 15, Scandinavian Institute of Maritime Law*, 2007, s. 132- 166, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2001905 , (E.T: 13.04.2020).
- FIRAT**, Nuri Can: Havayolu Kazalarından Doğan Kanunlar İhtilafi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (*Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*), Ankara, 2010.

- GEMİCİ**, Eser/ **YEŞİLLER**, Mehmet: “Hava Hukukunun Kapsamı ve Terminolojisi”, *Journal of Aviation*, C: 2, S. 2, 2018, s. 125-140, https://www.researchgate.net/publication/324984758_Hava_Hukukunun_Kapsami_ve_Terminolojisi, (E.T: 07.01.2019).
- GEMİCİ**, Eser/ **YEŞİLLER**, Mehmet: “Hava Hukukunun Hukuk Düzeni İçerisindeki Yeri, Yapısı ve Özellikleri”, *Journal of Aviation*, 2017, 1 (2) s. 140-153. <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/386312>, (E.T: 25.01. 2019), (Hava Hukukunun Özellikleri).
- GEREDE**, Ender: *Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması*, Ankara, 2015.
- GEREDE**, Ender/ **ORHAN**, Gamze: “Türk Havayolu Taşımacılığındaki Ekonomik Düzenlemelerin Gelişim Süreci” in **GEREDE** Ender, (ed.), *Havayolu Taşımacılığı ve Ekonomik Düzenlemeler Teori ve Türkiye Uygulaması*, Ankara, 2015.
- GÖÇMEN**, İlke/ **KESKİN**, Harun: “Avrupa Birliği Adalet Divanının Kararları Işığında Havayolu Yolcu Hakları ile İlgili 261/2004 Sayılı Tüzük”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, S. 135, Mart- Nisan 2018, s. 445- 486.
- GÖKNİL**, Mazhar Nedim: *Hava Hukuku*, İstanbul, 1951.
- GÖKTEPE**, Hülya: “Havayolu Taşımacılığında Sorumluluk ve Tazminat”, *Gazi Üniversitesi Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu Kitabı*, Ankara, 2009, s. 381-393, (Sorumluluk ve Tazminat).
- GÖKTEPE**, Hülya: “Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu ve Yolcu Hakları”, *Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Prof. Dr. Akar ÖCAL Armağanı, No. 19, 2016, s. 211-223, <http://andhd.dergi.anadolu.edu.tr/yonetim/icerik/makaleler/70-published.pdf> (E.T: 20.02.2020), (Yolcu Hakları).

- GÖKTEPE**, Hülya, “Hava Yolu Taşımacılığında Yolcu Haklarına İlişkin Muhtelif Hukuk Düzenlemelerindeki Farklılıkların Giderilmesi Çabaları: ICAO ve IATA’nın Önerileri” in **KARAGÖZ** Havva/ **SİRMEN** Kazım Sedat/ **ASAR** Bilge Erson, (ed.), *Sivil Havacılık Hukukunda Güncel Gelişmeler Sempozyumu*, İstanbul, 2019.
- GÖKYAYLA**, Emre: “TKHK ve TBK Hükümleri Çerçevesinde Ayıptan Sorumluluk Hükümlerinin Değerlendirilmesi”, in **HAMAMCIOĞLU** Esra, (ed.), vd., *Tüketicinin Korunması Hakkında Kanuna Disiplinler Arası Yaklaşım*, Ankara, 2016, s. 21- 32.
- GÖLCÜKLÜ**, İlyas: *Hava Hukuku*, İstanbul, 2018.
- GÖRGÜN**, Şanal/ **BÖRÜ**, Levent/ **TORAMAN**, Barış/ **KODAKOĞLU**, Mehmet: *Medeni Usul Hukuku 28.07.2020 tarih ve 7251 sayılı Kanunla Değiştirilmiş, Güncellenmiş 9. Baskı*, Ankara, 2020,
- GÖZLER**, Kemal: *Hukuka Giriş*, Bursa, 2013.
- GÖZÜBÜYÜK**, Şeref: *Hukuka Giriş ve Hukukun Temel Kavramları*, Ankara, 2020.
- GÜMÜŞ**, Mustafa Alper: *6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Şerhi Cilt 1*, İstanbul, 2014.
- GÜNDÜZ**, Aslan: *Milletlerarası Hukuk*, İstanbul, 2014.
- GÜNEL**, Reşat Volkan: “Açık Semalar” Antlaşmaları Sürecinde Uluslararası Havacılık Hukuku (Eleştirel Yaklaşım), Ankara, 2010.
- GÜNGÖR**, Gülin: *Milletlerarası Özel Hukukta Tüketicinin Korunması*, Ankara, 2000.
- GÜREL**, Timuçin: “Havacılıkta İnsan Faktörü”, in **ATLI** Veysel, **GÜNEY** Kerim, (ed.), *Uluslararası Katılımlı Kayseri IV. Havacılık Sempozyumu*, Kayseri, 2002.
- GÜNER ÖZBEK**, Meltem Deniz: “Avrupa ve Türkiye’de Hava Hukuku Konusunda Son Gelişmeler”, in **ARSEL**, Nüsret Semahat, (ed.), *Türkiye’de Hava Taşıma Hukuku*, İstanbul, 2010.

GÜNER ÖZBEK, Meltem Deniz: “Varşova ve Montreal Sözleşmelerinin Eş Zamanlı Uygulanması, Havayoluyla Yapılan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanan Hükümler ve Türk Sivil Havacılık Kanunu’nun İç Taşımalara İlişkin Hükümlerinin Acil Revizyon İhtiyacı”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, S. 123, Mart 2016, s. 325- 372, <http://tbbdergisi.barobirlik.org.tr/m2016-123-1564> (E.T: 23.01.2020), (Eş Zamanlı Uygulama).

HAMAMCIOĞLU, Esra/ **KAZMACI**, UZUN Özge/ **YARDIM**, Ertan **KARAMANLIOĞLU**, Argun/ **SAYIN**, Zeliha Gizem: *Tüketicinin Korunması Hakkında Kanuna Disiplinler Arası Yaklaşım*, Ankara, 2016.

HAVEL, Brian. F./ **SANCHEZ**, Gabriel S.: “The Princeiples and Practice of International Aviation Law”, *The American Journal of International Law*, Vol. 110 (1), 2016, naklen: **DEMPSEY**, Stephen Paul Review American Society of International Law, 2017, <https://www.cambridge.org/core/journals/american-journal-of-international-law/article/principles-and-practice-of-international-aviation-law-by-havel-brian-f-and-sanchez-gabriel-s-cambridge-new-york-cambridge-university-press-2014-pp-xvii-444-index-125-cloth-4999-paper/641A3BC7A7404DF35F4BE84BA417C657> (E.T: 06.02.2019).

HEYWOOD, Andrew: *Siyasi İdeolojiler*, Ankara, 2013.

İŞGÜZAR, Hasan: *Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Sivil Hava Aracı İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu*, Ankara, 2003.

AIR LAW, JAA ATPL TRAINING EDITION 2, **JEPPESEN**, Germany, 2017, (**JEPPESEN**).

KANER, İnci: *Hava Hukuku Dersleri (Hususi Kısım)*, İstanbul, 1994.

KARAKOCALI, Ahmet/ **KURŞUN**, Ali Suphi: *Tüketici Hukuku*, İstanbul, 2015.

KARAMANLIOĞLU, Argun: “*Tüketici Hukukunda Saldırgan Satış Yöntemleri*”, in

- KÜNNECKE**, Amdt: “Yeni Avrupa Birliği Tüketici Hakları Direktifi 2011/83/AB (Arka Planı, İçeriği, Değerlendirmesi)”, Çev. Kıvılcım Bilgen, *Hukuk Köprüsü*, C. 3, S. 5, 2013, s.171- 190, <https://jurix.com.tr/article/4803>, (E.T: 09.07.2020).
- HAMAMCIOĞLU**, (ed.), vd., Tüketicinin Korunması Hakkında Kanuna Disiplinler Arası Yaklaşım, s. 65- 72, Ankara, 2016.
- KARAYALÇIN**, Yaşar: “Yeni Tasarıda ve Umumiyetle Türk Hava Hukukunda Uçak Yolcuları Lehine Mecburi Kaza Sigortası”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 8, S. 3, 1951, s. 519- 554, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/38/308/3020.pdf>, (E.T: 24.05.2019).
- KAYA**, İslam Safa: “Chicago Sözleşmelerinin Uluslararası Hukuk Açısından Değerlendirilmesi”, *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 7, S. 2, 2016, s. 187- 200, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/417935> , (E.T: 28.03.2020).
- KAZMACI UZUN**, Özge: “İnternet Ortamında Kurulan Mesafeli Sözleşmelerde Tüketicinin Korunması”, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, S. 22, 2016, s. 2791- 2818, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/373445> (E.T: 27.12.2019).
- KERMAN**, Evrim: “Eser Sözleşmelerinde Şahsen İfa, Şahsi Yönetim Altında İfa ve Eseri Başkasına Yaptırma”, *İstanbul Aydın Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, S. 2, Aralık 2017, s. 17- 33, https://acikarsiv.aydin.edu.tr/bitstream/11547/1627/1/hukuk_fakultesi_3_2.pdf#page=27 (E.T: 21.08.2020).
- KILIÇARSLAN KARA**, Seda: “Tüketici Sözleşmelerinde Bilgilendirme Yükümlülüğü”, *Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 5, S. 2, 2015 s. 183-222.
- KILIÇOĞLU**, Ahmet M.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Ankara, 2020.

KORKMAZ, Fırat: “Tüketici Sözleşmelerindeki Ek Şartlar Meselesinde Haksız Şartlar ve Genel İşlem Şartları”, *KTO Karatay Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 4, S. 1, 2019, s. 31- 49, <https://jurix.com.tr/article/18367> (E.T: 16.02.2020).

LANZA, Noreen: “Keeping the Live in Live Animal Air Cargo Transport”, *Journal of Air Law and Commerce*, V. 76, I. 2, 2011, s. 229- 249, <https://scholar.smu.edu/jalc/vol76/iss2/2/> (E.T: 11.08.2019).

LYKOTRAFITI, Antigoni: “Liberalisation of International Civil Aviation- Charting The Legal Flightpath”, *Transport Policy*, V. 43, 2015, s. 85- 95. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X15000645> (E.T: 02.02.2019).

MAKARACI BAŞAK, Aslı: “Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Gereğince Ayıplı Hizmet Hükümlerinin Uygulama Alanı”, *Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 11, S. 145, 2016, s. 507-537.

MAYNARD, L. William: “The Application of Consumer Protection Legislation to Aviation Litigation”, *Journal of Air Law and Commerce*, V. 45, I. 3, 1980, s. 621- 649, https://scholar.smu.edu/jalc/?utm_source=scholar.smu.edu%2Fjalc%2Fvol45%2Fiss3%2F4&utm_medium=PDF&utm_campaign=PDFCoverPages (E.T: 06.10.2020).

OKUMUŞ, Abdullah/ **ASİL**, Hilal: “Hizmet Kalitesi Algılamasının Havayolu Yolcularının Genel Memnuniyet Düzeylerine Olan Etkisinin İncelenmesi”, *İ.Ü. İşletme Fakültesi İşletme Dergisi*, Sayı: 2 (36), Kasım 2007 s. 7- 29.

OĞUZMAN, Kemal/ **ÖZ**, Turgut: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt 1*, İstanbul, 2019.

OĞUZMAN, Kemal/ **ÖZ**, Turgut: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt 2*, İstanbul, 2020.

- ORAL**, Tuğçe: “Tüketici Sözleşmelerinin Uygulama Alanı ve Ticari ve Adi Sözleşmelerden Ayrılması”, *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, Y. 4, S. 13. Ankara, 2013, s. 545- 573.
- OZANOĞLU**, Hasan Seçkin, “Tüketici Sözleşmeleri Kavramı (Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun’un Maddi Anlamda Uygulanma Alanı)” *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 50, S. 1, 2001, s. 55- 90.
- ÖKSÜZ**, Ömer: “Tüketici Hukukunda Paket Tur Sözleşmeleri”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, S. 66, 2006, s. 331- 351.
- ÖZDEMİR**, Atalay: *Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu*, Ankara, 1992.
- ÖZDEMİR**, Gökçen Bilge: “Paket Tur Sözleşmesinde Taraflar ve Tarafların Borçları ve Hakları”, *Sosyal Bilimler Dergisi*, 2011 S. 2, s. 64- 74, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/100771> (E.T: 05.08.2020).
- ÖZDEMİR**, Hayrunnisa: “Aldatıcı Reklamlara Karşı Tüketicinin Korunması”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 53, S. 3, 2004, s. 61- 90, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/628571> (E.T: 11.01.2020).
- ÖZEL**, Çağlar: “Madde 6”, *MİLLİ ŞERH (NATIONAL COMMENTARY) 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Şerhi (Commentary on the Consumer Protection Law No: 6502)*, in **TOKBAŞ**, Hakan/ **TÜZÜNER**, Özlem, (ed.), İstanbul, 2016.
- ÖZSOY**, Dilek/ **YAVAŞ**, Volkan: “Türk Sıcak Hava Balonculuğu: Dünü, Bugünü ve Yarını”, *I. Ulusal Havacılık Teknolojisi ve Uygulamaları Kongresi*, İzmir, 2012, s. 24- 34, https://www.academia.edu/13427805/TÜRK_SICAK_HAVA_BALONCULUĞU_DÜNÜ_BUGÜNÜ_VE_YARINI, (E.T: 28. 12. 2018).

ÖZTÜRK, Yaşar: *Hava Hukuku 1*, Samsun, 2010.

PETRESCU, Rely Victoria Virgil/ **AVERSA**, Raffaella/ **AKASH**, Bilal/ **BUCİNELL**,

Ronald/ **CORCHADO**, Juan/ **BERTO**, Filippo/ **MİRSAYAR**, MirMilad/

APİCELLA, Antonio/ **PETRESCU**, Florian Ion Tiberiu: “History of Aviation-

A Short Review”, *Journal of Aircraft and Spacecraft Technology*, V. 1, I. 1,

2017, s. 30- 49

<https://poseidon01.ssrn.com/delivery.php?ID=993117004090103020103005111>

1030920990340550340850490240741190290670731190990010100701260211

0101002103312412708610510111711312110504903802102806510206610210

6003087070002054038087005020074070094085103126097007092030028106

022004089090070098010093120097066&EXT=pdf (E.T: 11. 12. 2018).

ROTHSTEIN, Marvin: “OR Forum- OR and the Airline Overbooking Problem”,

Operations Research, V. 33, I. 2, 1985, s. 237- 248,

<https://doi.org/10.1287/opre.33.2.237> (E.T: 20.02.2020).

SAVAŞ, Firdevs: “Reklam Vasıtasıyla Ortaya Çıkan Saldırgan Ticari Uygulamalar”,

Cumhuriyet Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Dergisi, C. 18, S. 2, 2017, s.

227- 248, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/370370>, (E.T:

05.10.2020).

SERDAR, İlknur: “Havayolu İle Seyahat Eden Yolcuların Haklarına Dair Yönetmelik

Kapsamında Yolcuların Hakları”, *E- Journal of Yaşar University*, November

2013, V. 8, s. 2327- 2421, <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/179487>,

(E.T: 05.11.2018).

SERT, Selin: “6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Hükümlerine Göre

Paket Tur Sözleşmeleri”, *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, Y. 6, S. 22, Temmuz

2015, s. 217- 240, <http://kutuphane.dogus.edu.tr/mvt/pdf.php> (E.T: 28.02.2020).

SHLIFER, E. / VARDI, Y.: “An Airline Overbooking Policy”, *Transportation Science*, V. 9, I. 2, 1975, s. 101- 114, <https://doi.org/10.1287/trsc.9.2.101> (E.T: 20.02.2020).

SİRMEN, Lale: *Eşya Hukuku*, Ankara, 2015.

SİRMEN, Lale: “Tüketici Hukukunun Amacı ve Özellikleri”, *Journal of Yaşar University*, C. 8, Özel Sayı, s. 2465- 2475, <https://journal.yasar.edu.tr/wp-content/uploads/2014/01/8-Lale-SİRMEN.pdf> (E.T: 15.04.2020).

SİRMEN, Lale: “Yeni Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunun Genel Olarak Değerlendirilmesi” *Terazi Hukuk Dergisi*, C. 9, Özel Sayı, 2014, s. 156- 162, <https://jurix.com.tr/article/8926>, (E.T: 10.11.2020).

SİVİL HAVACILIK GENEL MÜDÜRLÜĞÜ YAYINLARI: *Uçuş İzinlerine İlişkin El Kitabı*, Ankara, 2018.

SORGUCU, Ayhan: *Hava ve Uzay Hukuku*, Ankara, 2014.

SÖZER, Bülent: *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, İstanbul, 2009.

SÜZEK, Sarper: *İş Hukuku*, İstanbul, 2016.

TAŞDELEN, Nihat: “6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun’a Göre Tüketici Sıfatı”, *İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 16, S. 2, 2017, s. 705- 719. <https://jurix.com.tr/article/9712> (E.T: 18.03.2020).

TEK, Gülen Sinem: “Tüketici Mahkemelerinin Görevi Yetkisi ve Tüketici Mahkemelerinde Yapılan Yargılama Usulü”, *Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Kazancı Hakemli Hukuk Dergisi*, C. 8, S. 99- 100, 2012, s. 127- 171, <http://www.acarindex.com/dosyalar/makale/acarindex-1423872239.pdf>, (E.T: 19.02.2019).

- TİFTİK**, Mustafa/ **ÖZCAN**, Zeynep: “Türk Borçlar Kanunu’na Göre Standart Sözleşmelerde İçerik Denetimi”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C. 31, S. 1. 2015, s. 23- 58, <https://jurix.com.tr/article/5153#> (E.T: 16.02.2020).
- TOKAT**, Hüseyin: “Karayoluyla Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Akdi Sorumluluk”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 4, S. 65, 2016, s. 2909- 2975.
- TOKBAŞ**, Hakan: “6502 Sayılı TKHK’nın Temel İlkeler Başlıklı 4. Maddesinin Getirdiği Yenilikler, Değişiklikler ve Madde Metninin Eleştirisi”, *İstanbul Barosu Dergisi*, C. 89, S. 2, 2015, s. 54-63, <https://jurix.com.tr/article/16234>, (E.T: 09.03.2020).
- TOPAK**, Süleyman: “Tüketici Sözleşmelerindeki Haksız Şartların Bağlayıcı Olmamasının Sonuçları”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, C. 29, S. 122, Ocak 2016, s. 281- 314, <https://jurix.com.tr/article/11443> (E.T: 07.04.2020).
- TUTUMLU**, Mehmet Akif: “Tüketici Uyuşmazlıkları Açısından Tüketici Kavramı ve Bu Kavramın Kapsadığı Kişiler”, in **MCCARTHY**, Şahin, Oya/ **DİNÇ**, Mutlu, (ed.), *Tüketici Hukuku Davaları*, Ankara 2017, s. 45- 63.
- TUTUMLU**, Mehmet Akif: “Tüketici Davaları Bakımından Tüketici Kavramı”, *KTO Karatay Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C.1, S.1, Y. 2016, s. 179- 198, <https://jurix.com.tr/article/4432> (E.T: 18.03.2020), (Tüketici Davaları).
- TUTUMLU**, Mehmet Akif: “Sözleşme Öncesi Görüşmelerden Doğan (Tazminat) Sorumluluğu – Tüketici Mahkemesinin Görevli Olması”, *Terazi Hukuk Dergisi*, C. 9, S. 92, Nisan 2014, s. 112- 118, <https://jurix.com.tr/article/2201>, (E.T: 11.11.2020), (Sözleşme Öncesi Görüşmeleri).
- TÜRKMEN**, Ahmet: “Tüketici İşlemlerinde Ayıplı Mal ve Hizmetten Doğan Seçimlik Hakların Tabi Olduğu Zamanaşımı ve Bunun Garanti Taahhütleriyle İlişkisi,” *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 16, Özel Sayı, 2014, s.

3389- 3448, (Basım Yılı: 2015), Prof. Dr. Hakan PEKCANITEZ'e Armağan,
<https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/756170> , (E.T: 26.02.2020).

ÜLGEN, Hüseyin: *Hava Taşıma Sözleşmesi*, Ankara, 1987.

VARDAR HAMAMCIOĞLU, Gülşah: “Paket Tur Sözleşmelerinde Tüketicinin Korunması”, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, C. LXVIII, S.1-2, 2010. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/97595> (E.T: 27.03.2020).

YAYLALI, Muammer/ **DİLEK**, Önder: “Havayolu Ulaşımında Tüketici Tercihlerine Etki Eden Faktörlerin Belirlenmesi”, *Uluslararası Ekonomi, İşletme ve Politika Dergisi*, 2017, C. 2, S. 1, s. 75- 88, https://www.researchgate.net/publication/322945349_HAVAYOLU_ULASIMI_NDA_TUKETICI_TERCIHLERINE_ETKI_EDEN_FAKTORLERIN_BELIRLENMESI (E.T: 28.03.2020).

YAZGAN, Ayşe Elif/ **YİĞİT**, Sema: “Türk Sivil Havacılık Sektörünün Uluslararası Rekabetçilik Düzeyinin Analizi”, *Selçuk Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, Nisan 2013, Y. 13, S. 25, s. 421- 445, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/288932> (E.T: 05.02.2020).

YERKAYA, Kübra: *Tüketici Mahkemelerinin Görev Alanı ve Yargılama Usulü*, İstanbul, 2018.

YILDIRIM, Turan/ **EROL**, Ömer Faruk: “Yasal Düzenlemeler Işığında Hava Hukukunun Tarihsel Gelişimi ve İlk Türk Hava Hukuku Metni”, *İstanbul Medipol Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C.1, S. 4, Bahar 2017, s. 5- 16. http://www.medipol.edu.tr/Document/Galeri/Dokuman/hukuk_dergisi/turan_2017_1_1.pdf (E.T: 09.01.2019).

ZEVKLİLER, Aydın/ **AYDOĞDU**, Murat: *Tüketicinin Korunması Hukuku Açıklamalı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun*, Ankara, 2004.

ZEVKLİLER, Aydın/ **GÖKYAYLA**: Emre, *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, Ankara, 2020.

ZEVKLİLER, Aydın/ **ÖZEL**, Çağlar: *Tüketicinin Korunması Hukuku Açıklamalı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun*, Ankara, 2016.

ZEYNELOĞLU, Ahmet: *Uygulamalı Taşıma Hukuku*, Ankara, 1980.

İNTERNET KAYNAKLARI

<http://www.wikizero.net/index.php?q=aHR0cHM6Ly90ci53aWtpcGVkaWEub3JnL3dpa2kvSGF2YWpEsWzEsWtfdGFyaWhp> (E.T: 09.01.2019).

<http://www.kokpit.aero/su-planor-dedikleri-2?writer=32> (E.T: 09.01.2019).

<https://www.airporthaber.com/easa-haberleri/jaa-tarih-oldu-39000h.html>
(E.T: 15.04.2020).

https://www.icao.int/Meetings/a39/Documents/Provisional_Doc_9626.pdf
(E.T: 15.04.2020).

<http://web.shgm.gov.tr/tr/s/3987-yonetmelikler-22> , (E.T:10.02.2019).

<https://www.theairlinepilots.com/forumarchive/quickref/icao/annex7.pdf>
(E.T:03.11.2019).

<https://www.eurowings.com/en/discover/offers/blindbooking/how-it-works-blind-booking.html> (E.T: 05.05.2020).

<https://www.turkishairlines.com/tr-tr/bilgi-edin/ucret-kosullari/> (E.T: 06.02.2020).

<https://www.sozcu.com.tr/2019/ekonomi/ucak-biletlerinde-tavan-fiyat-uygulamasi-basladi-5390191/> (E.T: 27.03.2020).

<https://www.sabah.com.tr/ekonomi/2019/10/15/ic-hat-ucak-bileti-fiyatlarinda-450-tlik-tavan-fiyat-uygulamasi-basladi> (E.T: 27.03.2020).

<https://www.airporthaber.com/thy-haberleri/thy-calisanlarini-ucuracak.html>
(E.T: 17.04.2020).

<https://www.turkishairlines.com/tr-tr/bilgi-edin/codeshare-ortak-ucus/>

(E.T: 06.02.2020).

<http://www.airline-baggage-fees.com> (E.T: 06.02.2020).

<https://www.turkishairlines.com/tr-tr/bilgi-edin/bagaj/> (E.T: 06.02.2020).

<https://www.turkishairlines.com/tr-tr/bilgi-edin/codeshare-ortak-ucus/>

(E.T:06.02.2020).

<https://petairways.com/what-we-do> (E.T: 11.08.2019).

<https://www.turkishairlines.com/tr-es/bilgi-edin/evcil-hayvanlarla-yolculuk/>

(E.T: 05.02.2020).

<https://www.flypgs.com/faydali-bilgiler/ucusun-icin-bilgiler/genel->

[kurallar?embed=true#2117](https://www.flypgs.com/faydali-bilgiler/ucusun-icin-bilgiler/genel-kurallar?embed=true#2117) (E.T: 06.02.2020).

<https://www.airporthaber.com/thy-haberleri/thy-ucaginda-donarak-oldu.html>

(E.T: 27.12.2019).

<https://www.bbc.com/turkce/haberler-dunya-43404215> (E.T: 27.12.2019).

<http://www.kokpit.aero/olen-kopege-tazminat> , (E.T: 27. 12.2019).

<https://www.haberler.com/ozel-haber-ucakta-kopegi-olen-yolcu-tatilini-iptal-7466436->

[haberi/](https://www.haberler.com/ozel-haber-ucakta-kopegi-olen-yolcu-tatilini-iptal-7466436-haberi/) (E.T: 27.12.2019).

<http://globallearningcenter.wspan.com/learningcenter/airline/BasicRes/12%20Basic%20>

[Res%20PTA.pdf](http://globallearningcenter.wspan.com/learningcenter/airline/BasicRes/12%20Basic%20Res%20PTA.pdf) (E.T: 10.04.2020).

www.icao.int/meetings/atconf6 (E.T: 04.02.2020).

<https://legalbank.net/arama> (E.T: 18.09.2019).

http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/yolcular_icin/yolcu_haklari_b

[rosur.pdf](http://web.shgm.gov.tr/documents/sivilhavacilik/files/pdf/yolcular_icin/yolcu_haklari_b) (E.T: 26.02.2020).

<https://turkishairlines.ssl.cdn.sdlmedia.com/637140877736117999RV.pdf>

(E.T: 08.02.2020).

[https://www.kanunum.com/Tic-Mhk/2018-500/Istanbul-Anadolu-9-Asliye-Ticaret-](https://www.kanunum.com/Tic-Mhk/2018-500/Istanbul-Anadolu-9-Asliye-Ticaret-Mahkemesi-2016-1071-E,-2018-500-K,-08052018-)
[Mahkemesi-2016-1071-E,-2018-500-K,-08052018-](https://www.kanunum.com/Tic-Mhk/2018-500/Istanbul-Anadolu-9-Asliye-Ticaret-Mahkemesi-2016-1071-E,-2018-500-K,-08052018-)

[T_xxvid11317287_xxmid11317287_search#.XkkVDy3BJQI](https://www.kanunum.com/Tic-Mhk/2018-500/Istanbul-Anadolu-9-Asliye-Ticaret-Mahkemesi-2016-1071-E,-2018-500-K,-08052018-) (E.T: 16.02.2020).

[https://www.haberturk.com/polemik/haber/732103-sisman-yolcu-maliyetleri-artirdi-](https://www.haberturk.com/polemik/haber/732103-sisman-yolcu-maliyetleri-artirdi-dunya-obeze-biletini-tartisiyor)
[dunya-obeze-biletini-tartisiyor](https://www.haberturk.com/polemik/haber/732103-sisman-yolcu-maliyetleri-artirdi-dunya-obeze-biletini-tartisiyor) (E.T: 21.03.2020).

<https://turkishairlines.ssl.cdn.sdlmedia.com/637140877736117999RV.pdf>
(E.T: 16.02.2020).

[https://www.hukukihaber.net/ekonomi/promosyon-biletlerle-ilgili-cok-onemli-karar-](https://www.hukukihaber.net/ekonomi/promosyon-biletlerle-ilgili-cok-onemli-karar-h66884.html)
[h66884.html](https://www.hukukihaber.net/ekonomi/promosyon-biletlerle-ilgili-cok-onemli-karar-h66884.html) (E.T: 05.04.2020).

<http://www.eurogap.com.tr/icerik/standardizasyon-nedir> (E.T: 15.01.2020).

<https://www.kazanci.com.tr> (E.T: 13.04.2019).

<https://www.turkishairlines.com/tr-tr/duyurular/coronavirus-salgini/> (E.T: 21.12.2020).

[https://www.turkishairlines.com/tr-tr/duyurular/coronavirus-salgini/hayat-eve-](https://www.turkishairlines.com/tr-tr/duyurular/coronavirus-salgini/hayat-eve-sigar/index.html)
[sigar/index.html](https://www.turkishairlines.com/tr-tr/duyurular/coronavirus-salgini/hayat-eve-sigar/index.html) (E.T: 21.12.2020).

ÖZET

Bu çalışmanın amacı, sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinin bir tüketici işlemi olarak değerlendirilmesidir. Bir işlemin tüketici işlemi olması 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun anlamında bir tarafının tüketici diğerinin ise satıcı ya da sağlayıcı olarak değerlendirilmesi ve aralarındaki hukuki işlemin konusunu oluşturan edimin de yine bu Kanun kapsamında mal ya da hizmet niteliğini haiz olması ile mümkündür. Bu çalışmada, sivil havacılık tarihi, sivil havacılık hukuku bakımından uygulama alanı bulan mevzuat, sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmeleri, bu sözleşmelerin tarafları, unsurları ve hukuki niteliği incelenerek sözleşmenin bir tüketici işlemi oluşturması ve bu durumda tarafların havacılık mevzuatı yanında TKHK'den doğan hak ve yükümlülükleri değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmeler yapılırken tüketici mahkemelerinin, sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinden kaynaklanan uyuşmazlıkların çözümünde havacılık mevzuatını uygulamalarının gerekliliği vurgulanmıştır. Sivil havacılık hukuku ve tüketici hukuku disiplinleri açıklanarak bu iki disiplinin cevap vermeye çalıştığı ortak problemler incelenmiştir. Çalışmamızda COVID-19 salgını nedeniyle havacılık sektöründe alınan önlemlere ve bu önlemlerin sivil hava yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerine etkilerine değinilerek güncel sorunlara da cevap vermeye çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Sivil Havacılık Hukuku, Tüketici Hukuku, Sivil Hava yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmeleri.

ABSTRACT

This study aims to evaluate passenger transportation contracts through civil airlines as a consumer transaction. Consumer transaction has three elements. One of the parties to the consumer transaction must be the consumer and, the other party must be the seller. The first element is about the consumer. According to Consumer Protection, Law No: 6502, a consumer is a person who moves without a commercial or professional purpose. The second element is about the other party of the contract, who is the seller or supplier. Unlike the consumer, the seller or supplier must have a commercial or professional purpose. The last element is about the performance. The fact that the performance that constitutes the subject of the legal transaction between consumer and seller or supplier also must be considered as a good or service within the scope of this Law No: 6502. In this study, the parties, the legal nature and elements of the passenger transportation contracts through civil airlines is examined, and the fact that this contract constitutes a consumer transaction and, in this case, the rights and obligations of the parties arising from the Law No 6502 are evaluated besides the aviation legislation. In addition to these evaluations, it is stated that consumer courts should apply aviation legislation. The common problems -which civil aviation law and consumer law disciplines try to answer- are examined by explaining these two disciplines. In order to respond to the current problems caused by the worldwide pandemic, this study also tries to address the measures taken in the aviation sector due to the COVID- 19 outbreak and the effects of these measures on the passenger transportation contracts through civil airlines.

Key Words: Aviation Law, Consumer Protection Law, The Passenger Transportation Contracts Through Civil Airline.