

Yolcunun Ölümü ve Bedensel Zarara Uğraması Durumlarında Hava Taşıyıcısının Sorumluluğunun Teminatı Olarak Mali Sorumluluk Sigortası

Liability Insurance as a Guarantee of the Air Carrier's Liability in Cases of Death and Bodily Injury of the Passenger

Zeynep Arslan 

Dr. Öğr. Üyesi, Yalova Üniversitesi
Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku
Anabilim, Yalova, Türkiye,
zeynep.arslan@yalova.edu.tr



Öz: Çalışmamızın konusunu Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda (TSHK) düzenlenen taşıyıcının yaptırmakla yükümlü olduğu mali sorumluluk sigortası oluşturmaktadır. TSHK m. 132'de yolcu, yük ve posta taşımaları yapmaya yetkili kılınan taşıyıcıların taşıma sözleşmesinden doğacak zararlardan dolayı tazminat taleplerinin teminatı olarak mali sorumluluk sigortası yaptırmaları zorunlu kılınmıştır. Taşıyıcı açısından sorumluluk sebepleri TSHK'da, yolcunun ölümü ya da herhangi bir cismani zarara uğraması (m. 120), tescil ettirilmiş bagajın yahut yükün kaybı ya da zarara uğraması (m. 121) ve yolcu, bagaj veya yükün taşınmasındaki gecikme (m. 122) olarak belirtilmiştir. Dolayısıyla bu sorumluluk sigortası ile taşıyıcının akdi sorumluluğu dolayısıyla yöneltilecek tazminat talepleri teminat altına alınmaktadır. Bununla birlikte taşıyıcının sorumluluğu kural olarak sınırlıdır. Bu sebeple yapılacak sorumluluk sigortası, kanunda öngörülen sorumluluk sınırına eşit bir sigorta bedeli üzerinden akdedilir. Bu çalışma taşıyıcının, yolcunun ölümü ya da herhangi bir cismani zarara uğraması sebebiyle sorumluluğu konusu ile sınırlandırılmıştır. Dolayısıyla bagaja ya da yüke gelen zararlardan sorumluluk çalışmanın kapsamı dışındadır. Çalışmada, yolcunun ölümü ya da bedensel zarara uğraması durumunda, hava taşıyıcısı sorumluluk sigortası teminatının kapsamı incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: Taşıyıcı, Hava Taşıma Sözleşmesi, Hava Hukuku, Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası, Türk Sivil Havacılık Kanunu

Abstract: The subject of this study is the financial liability insurance that the carrier are obliged to take out as regulated under the Turkish Civil Aviation Code (TCAC). Article 132 of the TCAC regulates that carriers authorized to carry passengers, cargo and mail are obliged to have financial liability insurance as a coverage for compensation claims arising from damages. The causes of liability for the carrier are specified in the TCAC as death of the passenger or any bodily injury (Art. 120), loss of or damage to the registered baggage or cargo (Art. 121) and delay in the carriage of the passenger, baggage or cargo (Art. 122). Therefore, this liability insurance provides coverage for claims for damages arising from the carrier's contractual liability. However, the liability of the carrier is limited as a rule. For this reason, the liability insurance is concluded over an insurance amount equal to the limit of liability stipulated in the law. This study is limited to the liability of the carrier for the death or bodily injury of the passenger. Therefore, liability for damage to baggage or cargo is outside the scope of this study. The scope of the air carrier liability insurance coverage in case of death or bodily injury of the passenger will be analyzed in this study.

Keywords: Carrier, Air Carriage Contract, Air Law, Compulsory Financial Liability Insurance, Turkish Civil Air Code

Geliş Tarihi/Received: 04.03.2024
Kabul Tarihi/Accepted: 14.05.2024
Yayımlanma Tarihi/ Available Online:
17.07.2024

Extended Abstract

Article 132 of the Turkish Civil Aviation Code (TCAC) imposes an obligation on the carrier to carry liability insurance as a guarantee for claims for damages arising out of the contract of carriage. According to the second paragraph of the regulation, this insurance should also cover similar damages

Cite as (ISNAD): Arslan, Zeynep. "Yolcunun Ölümü ve Bedensel Zarara Uğraması Durumlarında Hava Taşıyıcısının Sorumluluğunun Teminatı Olarak Mali Sorumluluk Sigortası". *Sakarya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 12(1) (2024), 283-326. <https://doi.org/10.56701/shd.1447093>

caused by the carrier's employees and agents while performing their duties. Pursuant to article 120 of the TCAC, the carrier is liable for the death and bodily injury of the passenger. The injured passenger claims the damages from the carrier pursuant to the legal liability provisions and a debt burden is incurred on the assets of the carrier. With this insurance, the insurer undertakes to prevent the reduction of the carrier's assets.

As a rule, the liability of the carrier is limited. Therefore, the carrier is obliged to take out the compulsory financial liability insurance at an insurance amount equal to the minimum coverage amount stipulated in the legislation. This insurance is carried out in accordance with the provisions of the Regulation on Passenger, Baggage, Cargo and Mail Financial Liability Insurance for Aircraft Operating in Turkey dated 27.07.2017 and numbered 30136, issued pursuant to Article 132 of the TCAC. The scope of the Regulation is explained in Article 2 as follows: "*This Regulation covers the insurance to be taken out against the carrier's legal liability arising out of an accident which causes death or any bodily harm to the passenger (...) and which occurs on board the aircraft or during boarding or landing.*" The Regulation clearly states that it covers the insurance to be taken out against the contractual liability of the carrier in the event of death or bodily injury of the passenger. Therefore, non-pecuniary damages are not included in the scope of the compulsory air carrier financial liability insurance.

It is also stipulated that the event causing the damage for which the carrier is held liable under this insurance must occur within a certain period of time. Accordingly, the event causing the damage must occur on board the aircraft or during boarding or landing.

In cases where the carrier is released from liability, the liability of the insurer will not be in question. According to Article 123 of the TCAC, the carrier is released from liability in two cases. The article is drafted as follows: "*The carrier shall not be liable for damages in case he has proved that he and his employees have taken all measures to prevent the damage (or loss) or taking of such measures was not feasible.*" In addition, Article 21 of the Warsaw Convention regulates the contributory negligence of the injured person as a circumstance that releases the carrier from liability in whole or in part. Besides failure to file a liability lawsuit within the statute of limitations stipulated in the legislation is also a situation that relieves the carrier from liability. In these cases, the insurer is released from liability to the extent that the carrier's liability is terminated.

On the other hand, for compulsory liability insurances, Article 1484 of the TCAC provides a provision in favor of the injured party. Accordingly, even if the insurer is partially or completely released from its obligation of performance towards the insured, its obligation of performance towards the injured party shall continue up to the compulsory insurance amount. Therefore, the liability of the insurer, which is released from liability to the insured, continues against the injured party. However, there is no provision stipulating that the insurer who pays to the injured party may recourse to its insured neither in the TCAC nor in the Regulation issued in this regard. In some liability insurances, the circumstances in which the insurer may recourse are regulated by the general terms and conditions of the insurance. On the other hand, there are no general terms and conditions for air carrier liability insurance. Therefore, there is a need for a regulation on the circumstances under which the carrier may recourse to its insured.

Since the event giving rise to the liability of the carrier is the result of the relationship established with the air carriage contract, this study first briefly explained the air carriage contract. Then, the air carrier liability insurance was analyzed in detail. Accordingly, the cases of liability within the scope of the insurance, the situations where the insurer is released from liability, the right of the injured party to apply directly to the insurer and the subrogation of the insurer was included. Finally, the necessary regulations regarding this branch of insurance were pointed out. In particular, the necessity of issuing general terms and conditions for carrier liability insurance was emphasized.

Giriş

Sorumluluk sigortaları, sigorta ettirenin üçüncü kişilere karşı sorumluluğuna yol açan olaylar nedeniyle malvarlığının azalması riskini teminat altına almaktadır. Bu sigorta ile sigorta ettirenin sorumluluğu ortadan kalkmaz¹. Sorumluluk sigortasının mevcudiyeti durumunda, sigorta ettiren meydana gelen olaydan sorumlu olmaya devam etmekte; buna karşın bu sorumluluğun mali külfetini sigortacı üstlenmektedir.

Kural olarak özel hukukun tüm alanlarında olduğu gibi sigorta hukukunda da sözleşme serbestisi ilkesi hâkimdir. Bununla birlikte kanun koyucunun kamu menfaatinin gerektirdiği bazı durumlarda sigorta yapılmasını zorunlu kıldığı görülmekte ve bu durum sözleşme serbestisinin istisnasını oluşturmaktadır. Kanun koyucunun zorunlu kıldığı sigortalar, kişilerin ölüm veya bedensel zarara uğrama ihtimalinin fazla olduğu alanlara ilişkindir. Ülkemizde trafik sigortası, zorunlu koltuk ferdi kaza sigortası, tehlikeli maddeler zorunlu sorumluluk sigortası, kıyı tesisleri deniz kirliliği zorunlu mali sorumluluk sigortası vb. gibi üçüncü kişilerin zarara uğrama ihtimalinin fazla olması, ekonomik ve sosyal gerekliliğin bulunması, kamu yararı gibi nedenlerle birçok zorunlu sigorta türü ihdas edilmiştir. Bizim konumuz ise TSHK ile zorunlu kılınan hava taşıyıcısı mali sorumluluk sigortasıdır². Günümüzde kişilerin sıklıkla tercih ettiği havayolu taşımacılığı, geçmiş yıllarda meydana gelen kazalardan da anlaşılacağı üzere ciddi riskler taşımakta ve herhangi bir kaza durumunda yolcuların ölümü ve zarara uğraması kaçınılmaz olmaktadır. Bundan dolayı, kanunda ve uluslararası sözleşmelerde hava taşıyıcısının mali sorumluluk sigortası yaptırması zorunlu kılınmıştır. Bu sigorta ile taşıyıcının, hava taşıma sözleşmesinden kaynaklanan akdi sorumluluğu dolayısıyla kendisine yöneltilecek tazminat talepleri teminat altına alınmaktadır. Dolayısıyla taşıyıcı ile aralarında akdi bir ilişki bulunan kişilerin yani yolcuların ya da yük sahiplerinin uğradığı zararlar karşısında taşıyıcının akdi sorumluluğunun teminatı olarak zorunlu mali sorumluluk sigortası ihdas edilmiştir. Taşıyıcının sorumluluğunu doğuran zararlar (yolcunun yaralanması, cismani zarar uğraması vb.), hava taşıma sözleşmesi ile kurulan ilişkinin bir sonucudur. Bu nedenle çalışmamızda hava taşıma sözleşmesine kısaca değinilecek; sonra hava taşıyıcısı mali sorumluluk sigortası ayrıntılı incelenecektir.

I. Hava Taşıma Sözleşmesi

A. Tanım

Hava taşıma sözleşmesi, taşıyıcının hava aracı ile yolcu ve bagajını ya da eşya taşımayı üstlendiği, buna karşılık karşı tarafın ise bir ücret ödeme borcu altına girdiği tam iki taraflı bir sözleşme olarak tanımlanmaktadır³. Bu sözleşmenin esaslı unsurlarını taşıma taahhüdü, taşıma ücreti ve taşımanın sivil hava aracı ile gerçekleştirilmesi oluşturmaktadır. Hava taşımacılığında, taşıyıcının taşıma taahhüdü, bir

¹ Mustafa Çeker, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Sigorta Hukuku* (Adana: Karahan Kitabevi, 2016), 253; Hacı Kara, *Sigorta Hukuku* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021), 313; Rıza Ayhan vd., (Ankara, Yetkin Hukuk Yayınları, 2023), 289.

² Hava hukuku alanında sigorta zorunluluğu, ilk defa Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi teşkilatı hakkındaki 2186 sayılı 1933 tarihli kanun ile getirilmiştir. Mezkûr kanunun 11.maddesi şu şekilde kaleme alınmıştır: “Kaza vukuunda kazaya duçar olanlara veya ailelerine verilecek malî tazminat miktarı azamî on bin lira olup hu da sigorta kumpanyasından İdarece istifa ve mutazarrırlara tesviye olunur. Bu maksatla tayyareye rakip olan yolcular (10 000) liraya sigorta edilir. Sigorta primi İdarece istifa edilen nakliye ücretinden tesviye olunur.”. Ayrıca bkz. Yaşar Karayalçın, “Yeni Tasarıda ve Umumiyyetle Türk Hava Hukuku'nda Uçak Yolcuları Lehine Mecburi Kaza Sigortası”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 8/3 (1951), 525.

³ Öğretideki tanımlar için bkz. Hüseyin Ülgen, *Hava Taşıma Sözleşmesi*, (Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1987), 41; İnci Kaner, *Hava Hukuku (Hususi Kısım)* (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2004), 47; Ahmet Kırman, *Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Taşımlarda Taşıyıcının Sorumluluğu* (Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1990), 21; Ayşe Gül Canbolat, *Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu* (Ankara: Turhan Kitabevi, 2009), 3; Banu Bozkurt Bozabalı, *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Doğan Sorumluluğu* (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2013), 19; Sinan Sami Akkurt, *Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu İle Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk* (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2014), 160; Sinan Misili, *Hava Özel Hukuku* (Bursa: Ekin Yayınevi, 2021), 167.

yolcunun, bagajın veya eşyanın kalkış noktasından varış noktasına götürülmesini ihtiva eder⁴. Tanımda geçen yolcu, taşıyıcı ile yapmış olduğu taşıma sözleşmesine dayanarak taşıma aracında bulunan uçuş personelinin haricindeki kişi⁵; bagaj, yolcunun yanında muhafaza ettiği el eşyası dışında beraberinde taşıdığı eşya⁶; havayolu taşımacılığı kapsamında eşya ise yolcu ve bagaj dışında havayoluyla taşınması mümkün olan ve maddi varlığı bulunan her şey olarak tanımlanmaktadır⁷. Bu taşıma sözleşmesinin bir diğer unsurunu taşımanın sivil hava aracı ile gerçekleştirilmesi oluşturmaktadır⁸. Dolayısıyla bir devlet aracı ile gerçekleştirilen taşımalar TSHK ve ilgili uluslararası mevzuatın kapsamında değerlendirilmeyecektir. Hava taşıma sözleşmesinin bir diğer unsuru ücrettir. Taşıma sözleşmesinin tam iki tarafa borç yükleyen karakteri gereği taşıyıcının, taşıma edimine karşılık, yolcunun ve eşya sahibinin ücret ödeme borcu söz konusudur⁹.

B. Hukuki nitelik

Taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği tartışmalıdır. Öğretide bir görüş, taşıma sözleşmesini vekâlet sözleşmesi olarak nitelendirmektedir. Bununla birlikte, vekâlet sözleşmesinden farklı olarak taşıma sözleşmesinde ücretin asli unsur olarak düzenlenmiş olması nedeniyle Türk öğretisinde bu görüş benimsenmemiştir¹⁰. Bir diğer görüş, taşıma sözleşmesini, TSHK'da ayrıca düzenlendiği için diğer sözleşmelerin içinde değerlendirilmesi gerekliliğinin söz konusu olmaması nedeniyle *sui generis* bir sözleşme olarak nitelendirmektedir¹¹. Öğretide bizim de katıldığımız hâkim görüş ise, taşıma sözleşmesini eser sözleşmesi olarak kabul etmektedir¹². Taşıyıcı burada sözleşme ile kararlaştırılan sürede bir neticeyi sağlama borcu altına girmektedir. Eser sözleşmesi TBK (Türk Borçlar Kanunu) m. 470'te "yüklenicinin bir eser meydana getirmeyi, işsahibinin de bunun karşılığında bir bedel ödemeyi üstlendiği sözleşme" olarak tanımlanmıştır. Bu hükümde geçen eser meydana getirme ibaresinin mutlaka maddi bir varlığın vücuda getirilmesi olmadığı ve maddi olmayan bir sonucun meydana getirilmesinin de bu kapsamda değerlendirilebileceği noktasında öğretide görüş birliği vardır¹³.

⁴ Ülgen, *Hava Taşıma*, 41; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 166; Bozkurt Bozabalı, *Sorumluluk*, 22; Misili, *Hava Özel*, 176. Taşıyıcının, taşımayı taahhüt etmesinin bu işi bizzat kendisinin yapacağı anlamına gelmediği ve taşıma işini alt taşımacılara da bırakmasının mümkün olduğu yönünde bkz. Ülgen, *Hava Taşıma*, 43; Türk Sivil Havacılık Kanunu (TSHK) m. 107, Varşova Konvansiyonu m. 3/1-b ve Montreal Konvansiyonu m. 3/1-a,b'de yer alan düzenlemeye göre, hava taşıma belgelerinin kalkış ve varış yerlerini içermesi gerektiği düzenlenmişse de öğretide varış yerinin tam olarak belli olmamasının ya da sonradan kararlaştırılmak üzere boş bırakılmasının mümkün olduğu kabul edilmektedir. Bkz. Ülgen, *Hava Taşıma*, 41; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 166; Canbolat, *Hava Taşıma*, 4; Banu Bozkurt Bozabalı, "Havayoluyla Yolcu Taşımalarında Yolcunun Ölüm veya Cismani Zarara Uğraması Haline İlişkin Yapılacak Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası", *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2/2 (2012), 128 (Sigorta).

⁵ Kırman, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, 28; Kaner, *Hava Hukuku*, 50; Bülent Sözer, *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi* (İstanbul: Vedat Kitapçılık, İstanbul), 208 (Sözleşme); Ülgen, *Hava Taşıma*, 48; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 34; Canbolat, *Hava Taşıma*, 5; Bozkurt Bozabalı, "Sigorta", 129; Bozkurt Bozabalı, *Sorumluluk*, 39; Misili, *Hava Özel*, 189. Yolcu sıfatını sadece sözleşmeye taraf olan kişiler haiz olup; taşıyıcının bilgisi dışında uçağa binen kişiler yolcu olarak kabul edilmemekte ve kaçak yolcu olarak adlandırılmaktadır. Bkz. Kırman, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, 26; Misili, *Hava Özel*, 166.

⁶ Ülgen, *Hava Taşıma*, 49; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 37; Canbolat, *Hava Taşıma*, 6; Misili, *Hava Özel*, 194.

⁷ Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 39; Misili, *Hava Özel*, 200.

⁸ Ülgen, *Hava Taşıma*, 16; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 35; Canbolat, *Hava Taşıma*, 9; TSHK m.3/b'de hava aracı, havalanabilen ve havada seyredilme kabiliyetine sahip olan her türlü araç olarak tanımlanmıştır.

⁹ Misili, *Hava Özel*, 204-205; Canbolat, *Hava Taşıma*, 7.

¹⁰ Canbolat, *Hava Taşıma*, 11.

¹¹ Ülgen, *Hava Taşıma*, 45-46; Canbolat, *Hava Taşıma*, 12; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 163.

¹² Kaner, *Hava Hukuku*, 56; Ülgen, *Hava Taşıma*, 45 dn. 18; Bozkurt Bozabalı, "Sigorta", 129; Bozkurt Bozabalı, *Sorumluluk*, 37; M. Barış Günay-Muharrem Gençtürk, "Hava Taşımacılığında Montreal Sözleşmesinin Yürürlüğe Girmesinin İç Hukuka Etkisi", *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 18/ 2 (Aralık 2012), 797; Misili, *Hava Özel*, 168.

¹³ Haluk Tandoğan, *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri Cilt 2* (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2010), 3-24; Murat Aydoğdu- Nalan Kahveci, *Türk Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri* (Ankara: Adalet Yayınevi, 2019), 749; Erzan Erzurumluoğlu, *Sözleşmeler Hukuku (Özel Borç İlişkileri)* (Ankara: Yetkin Hukuk Yayınları, 2014), 168; Zekeriya Kürşat, "Eser ve Vekâlet Sözleşmelerinin Nitelendirilmeleri Sorunu ve Nitelendirmenin Hükümü", *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, 67/1-2 (2009), 149; Aynı yöndeki Yargıtay Hukuk Genel Kurulu kararı için bkz. "[...] Gerek hukuk öğretisinde ve gerekse uygulamada eserin kapsamı genişletilerek; insan emeğinin ürünü olmak ve maddi bir varlıkta kendini göstermek kaydıyla, maddi olmayan şeylerin bile eser kavramı içine gireceği kabul edilmektedir. Burada önemli olan, yüklenici sanatçının, eser sözleşmesi konusu olan şeyin "sonuç sorumluluğunu" yani sonucun ortaya çıkmasını üstlenmiş ve sanat gücünü kullanarak, bağımlı olmadan yaptığı işlerin bağımlı işlere oranla üstün olmasıdır. Yüklenicinin sonuç sorumluluğunu üstlenebileceği her şey ister maddi varlığı bulunsun, ister

Dolayısıyla taşıyıcının, diğer taşımacılık sözleşmelerinde olduğu gibi yolcu ya da eşyayı bir yerden başka bir yere taşıması eser meydana getirme olarak kabul edilmekte ve bizim de katıldığımız bu görüşe göre havayoluyla taşıma sözleşmesi TBK'da düzenlenen iş görme sözleşmelerinden eser sözleşmesi olarak nitelendirilmektedir¹⁴.

C. Uygulanacak hükümler

TSHK m.106'da kanun koyucu, uygulanacak hükümleri "*Havayolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda; bu Kanunda hüküm bulunmadıkça, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmayan hallerde Türk Ticaret Kanunu Hükümleri uygulanır.*" şeklinde düzenlemiştir. Bu hüküm yurt içinde yapılacak taşımalara hangi mevzuatın uygulanacağını göstermektedir. Bununla birlikte, burada bir özel hukuk ilişkisi mevcuttur ve özel hukuk sözleşmelerine hâkim olan sözleşme serbestisi uyarınca, kanunun emredici hükümlerine aykırı olmamak şartıyla, taraflarca belirlenen esasların öncelikli olarak uygulanacağını belirtmek gerekir. Dolayısıyla emredici hükümler ve sözleşme hükümleri TSHK hükümlerinden önce uygulama alanı bulacaktır¹⁵. Taraflar arasındaki sözleşmede uyuşmazlığın çözümüne dair bir hüküm olmaması durumunda, TSHK hükümlerine; TSHK'da hüküm bulunmaması halinde ise Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşma hükümlerine başvurulacaktır. Mezkûr hükümde, yurt içi uçuşlar bakımından ikinci sırada uygulanacağı kararlaştırılan uluslararası anlaşmalar, uluslararası hava taşıma sözleşmelerinde öncelikli olarak uygulanır¹⁶. Dolayısıyla hava taşımacılığında hangi anlaşmaların uygulanacağını tespit edilmesi önem arz etmektedir. Türkiye, 1933'te yürürlüğe giren, havayoluyla yolcu, bagaj ve eşya taşıma sözleşmeleri bakımından yeknesak kurallar getiren Varşova Konvansiyonu'na taraf olmuş ve sözleşme Türkiye açısından 23 Haziran 1978 tarihinde yürürlük kazanmıştır¹⁷. Zaman içerisinde Varşova Konvansiyonu bir dizi protokollerle değişikliğe uğramıştır. Türkiye ise bu protokollerden 1955 yılında Lahey'de imzalanan ve tasdik eden devletlerarasında 1 Ağustos 1963'te yürürlüğe giren Lahey Protokolüne ve 1975 tarihinde imzalanan ve Türkiye açısından 12 Eylül 1998 tarihinde yürürlük kazanan 4 sayılı Montreal Protokolüne¹⁸ taraftır. Öğretide de kanunda geçen uluslararası anlaşmalardan, Türkiye'nin 1977'de taraf olduğu, 1955 Lahey ve 1975 Montreal protokolleri ile değişikliğe uğrayan Varşova Konvansiyonu'nun anlaşılması gerektiği ileri sürülmüştür¹⁹. Bununla birlikte 26.03.2011 tarihinden önceki uygulamalar için geçerli olan Varşova/Lahey Konvansiyonu'nun yerini, 1999'da kabul edilen uluslararası hava hukuku kurallarını tek bir metinde toplayan Montreal Konvansiyonununun 28 Mayıs 1999 tarihinde Türkiye tarafından imzalanması ve *02.04.2009 tarih ve 5866 sayılı Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme'nin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun*²⁰ ile onaylanması ve onay belgelerinin Uluslararası Sivil Havacılık Kurulu'na tevdi edilmesi üzerine, 26.03.2011'de ülkemiz için yürürlüğe girmiş bulunan 1999 tarihli

bulunmasın "eser" olarak kabul edilmelidir. [...]". Yargıtay Hukuk Genel Kurulu. K. 2009/541 (18.11.2009). (www.lexpera.com.tr)

¹⁴ Ülgen, *Hava Taşıma*, 45 dn. 18; Bozkurt Bozabalı, *Sigorta*, 129; M. Fehmi Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri I (Genel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmesi)* (İstanbul: Der Yayınları, 2017), 14. Taşıma akitlerinin vekâletin bir çeşidi sayılacağına ilişkin görüş için bkz. Tandoğan, *Borçlar Hukuku*, 24.

¹⁵ Günay-Gençtürk, *Montreal Sözleşmesi*, 794; Sözer, *Sözleşme*, 107 vd.; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 29; Bülent Sözer, "Havayoluyla Yapılan Taşımalarda Yolcunun Maruz Kaldığı Zararlardan Doğan Manevi Tazminat Talepleri", *Hava Taşıma Hukuku Sempozyumu*, ed. İlyas Çeliktaş (İstanbul: Beta Yayıncılık, İstanbul, 2012), 107 (Sempozyum).

¹⁶ Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 42.

¹⁷ Türkiye'nin sözleşmeyi imzaladığı ve sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarih bilgileri için bkz. https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/WC-HP_EN.pdf (Erişim 18 Kasım 2023).

¹⁸ Türkiye'nin sözleşmeyi imzaladığı ve sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarih bilgileri için bkz. https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/MP4_EN.pdf (Erişim 18 Kasım 2023).

¹⁹ Meltem Deniz Güner Özbek, "Varşova ve Montreal Sözleşmelerinin Eş Zamanlı Uygulanması Havayolu ile Yapılan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanan Hükümler ve Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun İç Taşımalara İlişkin Hükümlerinin Acil Revizyon İhtiyacı", *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, 28/123 (2016), 352.

²⁰ Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme'nin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun, *Resmî Gazete* 27200 (14 Nisan 2009), Kanun No: 5866.

Montreal Konvansiyonu almıştır²¹. Dolayısıyla yurtiçi taşımalar için TSHK'da bir düzenlemenin bulunmaması durumunda başvurulacak uluslararası anlaşma son olarak iç hukukta yürürlüğe giren Montreal Konvansiyonudur²². Yurt içi taşımalarda başvurulacak uluslararası anlaşma Montreal Konvansiyonu iken; uluslararası hava taşımalarında hangi Sözleşme hükümlerin uygulanacağını açıklığa kavuşturulması gerekmektedir. Nitekim Montreal Konvansiyonu'nun yürürlüğe girmesiyle Varşova Konvansiyonu yürürlükten kalkmış değildir. Başka bir deyişle, bu sözleşmeler eş zamanlı olarak yürürlükte. Montreal Konvansiyonu'na taraf olan devletler arasında Varşova Konvansiyonu ve ilgili protokollerine taraf olsalar dahi Montreal Konvansiyonu uygulanacaktır²³. Bununla birlikte, Montreal Konvansiyonu'na taraf olan bir devlet ile Montreal Konvansiyonu'na taraf olmayıp, Varşova Konvansiyonu'na taraf olan devlet arasında Varşova Konvansiyonu ve değiştirilmiş ortak biçimi uygulama alanı bulacaktır²⁴.

TSHK m. 106'da yurtiçi hava taşımaları bakımından üçüncü sırada TTK hükümlerinin uygulanacağı düzenlenmiş fakat TTK'nın hangi hükümlerinin uygulanacağı konusunda açık bir düzenlemeye yer verilmemiştir. TTK'nın ticari iş, tacir, ticaret şirketlerine ilişkin hükümlerinin, havayoluyla taşımayı gerçekleştirenin tacir ya da ticari şirket olacağından hareketle uygulama alanı bulacağını söylemek mümkündür. Bununla birlikte, TTK'nın *taşıma işleri* başlığında genel hükümler olarak düzenlenen TTK m. 850 ve devamı hükümlerinin TTK m. 852'de "*Deniz, demir ve hava yoluyla taşıma ile posta idaresine ilişkin özel hükümler saklıdır.*" şeklinde düzenlenen hükme rağmen uygulama alanı bulup bulmayacağı meselesi öğretilerde tartışmalıdır. Öğretilerde bizim de katılığımız bir görüşe göre, TTK m. 852'de özel hükümlerin saklı tutulması, kara taşımalarına ilişkin hükümlerin genel hüküm niteliğinde olduğunu göstermektedir²⁵. Dolayısıyla TSHK m.106'da yer alan atıf TTK m. 850 vd. hükümlerini işaret etmektedir²⁶. Öğretilerde bir diğer görüşe göre, TTK m. 852'de özel hükümleri saklı tutan hüküm TTK m. 850 vd. hükümlerinin havayolu ile taşıma sözleşmelerine uygulanmasını engellemekte, TSHK'nın yaptığı atfın TTK'nın deniz yolu ile taşımacılığa ilişkin düzenlenen TTK m. 931 vd. maddelerine yapıldığı kabul edilmektedir²⁷.

II. Mali Sorumluluk Sigortasının Tanımı, Hukuki Niteliği ve Sigorta Kapsamına Giren Hava Araçları

A. Genel olarak

Sorumluluk sigortasının konusu ve kapsamı TTK m. 1473'te düzenlenmiştir. Buna göre, sorumluluk sigortası ile sigortacının, sözleşmede aksine düzenleme olmadığı sürece, sözleşmede yer alan ve zarar daha sonra ortaya çıkarsa dahi sigorta süresi içinde gerçekleşen bir olaydan kaynaklanan sorumluluğu nedeniyle zarar gören üçüncü kişiye sözleşmede öngörülen miktara kadar tazminat ödemesi söz konusudur²⁸. Sorumluluk sigortaları, kişilerin sorumluluğuna yol açan olaylar nedeniyle malvarlığının

²¹ Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 140.

²² Sözer, "Sempozyum", 96.

²³ Güner Özbek, "Varşova ve Montreal", 341.

²⁴ Ayrıntılı açıklamalar için bkz. Güner Özbek, "Varşova ve Montreal", 341 vd.; Sözer, "Sempozyum", 92; Selçuk Çöğen, "Varşova ve Montreal Konvansiyonları Çerçevesinde Havayolu Taşıyıcılarının Sınırlı Sorumluluğu, Uygulamada Karşılaşılan Sorunlar", *Hava Taşıma Hukuku Sempozyumu*, ed. İlyas Çelikleş (İstanbul: Beta Yayıncılık, 2012) 121 vd.

²⁵ Kaner, bu hükmün genel hüküm niteliğinde olmadığını, TSHK m.106'daki atıf ile TTK'nın hangi hükümlerinin kastedildiğinin anlaşılmadığını ve işin mahiyetine uygun düşen herhangi bir TTK hükmünün olaya uygulanabileceğini ifade etmiştir. Açıklamalar için bkz. Kaner, *Hava Hukuku*, 53.

²⁶ Günay-Gençtürk, "Montreal Sözleşmesi", 798.

²⁷ Bozkurt Bozabalı, "Sigorta", 131.

²⁸ Maddenin gerekçesi şu şekildedir: "*Tasarının bu maddesi ile sorumluluk sigortasının genel bir tarifi yapılmıştır. Getirilen düzenlemede ise rizikoya esas teşkil eden olayın, sözleşme süresi içinde gerçekleşmesi esas alınmıştır. Geçmişte meydana gelen bir olay nedeniyle sigortacının kendi döneminde ortaya çıkan zararlardan sorumlu olması ilkesi benimsenmiş olsaydı pratikte bu tür sigortaların uygulanabilirliğinin büyük bir ölçüde azalacağı düşünülmüştür. Zira sigortacı sözleşme yaparken, sigortalının geçmişteki tüm iş ve işlemlerini bilmek isteyecek ve bunların ne şekilde yapıldığını kontrol etmek isteyecektir. Aksi takdirde çok büyük risklerle karşılaşabilme tehlikesi ile karşı karşıya kalabilecektir. Ayrıca, bu şekildeki bir düzenleme kötü niyetli uygulamaların da önünü açacaktır. Şöyle ki, yapmış olduğu bir hata nedeni ile tazminat talebi ile karşılaşabileceğini düşünene*

azalması riskini teminat altına almaktadır²⁹. Diğer bir ifadeyle, bu sigorta ile sorumluluğu söz konusu olan sigortalının malvarlığında ortaya çıkacak olan muhtemel azalmanın önüne geçilmesi amaçlanmaktadır³⁰. Bununla birlikte, mezkûr hükümde de belirtildiği üzere sigortacı, sigorta ettirenin sorumlu olduğu bütün olaylardan kaynaklanan zararları değil, sözleşme süresi içinde meydana gelmesi şartıyla sözleşmede yer alan olaylardan kaynaklanan zararları tazmin etmekle yükümlüdür³¹.

TTK m. 1474 hükmü gereğince, zarar gören üçüncü kişiye ödenecek tazminatın dışında, sorumluluk sigortalarının kapsamına talebe ilişkin makul giderler de dâhildir. Hükmün gerekçesinde bunun, mal sigortalarında geçerli olan zararı önleme ve azaltma yükümlülüğünün sorumluluk sigortalarındaki uzantısı olduğu belirtilmiştir. Diğer bir ifadeyle, sigortalının zararı önlemeye ve azaltmaya yönelik yapmış olduğu girişimler sigorta tazminatının miktarına etki edeceği için sigorta teminatına dâhil edilmiştir³². Bununla birlikte, hükmün devamında sigortacının ödemekle yükümlü olduğu bu makul giderlerin üst sınırının sigorta bedeli olduğu belirtilmiştir. Dolayısıyla sigorta bedelini aşan giderlerden sigortacıyı sorumlu tutmak mümkün değildir.

Sorumluluk sigortaları ile sigorta ettirene yöneltilen haklı tazminat taleplerini karşılayan sigortalının bunun yanında haksız tazminat taleplerini bertaraf etme yükümlülüğü de söz konusudur³³. TTK m. 1476'da sigortacı tarafından sunulacak yardımların kapsamı düzenlenmiştir. Buna göre sigortacı, kendisine bildirimde bulunulması durumunda zarara uğrayanın istemleriyle ilgili, sigortalının adına fakat tüm giderleri kendisine ait olmak üzere gerekli hukuki işlemlerin gerçekleştirilip, kararların alınmasını ve savunmaya yardımda bulunmayı üstlenip üstlenmeyeceğini beş gün içinde sigortalıya bildirir. Sigortacı bildirimde bulunmazsa, sigortalı aleyhine kesinleşen tazminatı ödemekle yükümlüdür (TTK m. 1476/4).

Sorumluluk sigortasının yukarıda bir kısmına değindiğimiz genel hükümleri TTK m. 1473-1485 maddeleri arasında düzenlenmiştir. Bununla birlikte, sorumluluk sigortalarının farklı kanunlarda zorunlu sigorta şeklinde hükme bağlandığı görülmektedir. Bunun örneklerinden biri TSHK'da yer almaktadır: TSHK m.132'ye göre taşıyıcı, taşıma sözleşmesinden doğabilecek zararların teminatı olarak mali sorumluluk sigortası yaptırmak mecburiyetindedir.

kişiler hemen sigorta sözleşmesi yapmak yoluna gideceklerdir: Açıklanan nedenlerden dolayı sigortacının sorumluluğu, sözleşme süresi içinde sigortalısının sorumluluğunu gerektirecek olaylara bağlanmıştır. Bu noktada, sigortacının sorumluluğundan bahsedilmek için zararın sözleşme süresinden daha sonra doğması veya talep edilmesi önemli değildir. Ancak, madde emredici nitelikte olmadığından tarafların, sorumluluk sigortası türlerine göre sözleşme rizikoyu farklı şekillerde belirleyebilmesi de mümkündür." Yargıtay da bir kararında sorumluluk sigortasını şu şekilde tanımlamıştır: "Mali sorumluluk sigortası, sigorta ettirenin üçüncü kişilere verdiği zararları, onun adına karşılamak üzere, hem üçüncü kişileri hem de sigorta ettireni koruma amacıyla oluşturulmuş bir zarar sigortası türüdür." Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 1990/963 (16 Şubat 1990), Yargıtay Kararları Dergisi, 16/ 6 (1990), 870-872. Serdar Hızır, "Türk Ticaret Kanunu'nda Yer Alan Mal Sigortalarına İlişkin Muhtelif Hüküm ve İlkelerin Sorumluluk Sigortasına Uygulanabilirliği", *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, 86 (2009), 271 dn.4.

²⁹ Kemal Şenocak, *Mesleki Sorumluluk Sigortası* (Ankara: Turhan Kitabevi, 2000), 18 (Sigorta); Rayegân Kender, *Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2021), 240 (Sigorta); Ayhan vd., *Sigorta*, 289; Çeker, *Sigorta*, 253; İnci Deniz Kaner, *Sigorta Hukuku* (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2017), 41 (Sigorta); Kara, *Sigorta*, 310; Birgül Sopacı Öztuna, "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1484.Maddesine Göre Zorunlu Sorumluluk Sigortasında Sigortacının Zarar Görene Karşı İfa Yükümlülüğü", *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 18/2 (2012), 700.

³⁰ Kender, *Sigorta*, 240; Ayhan vd., *Sigorta*, 288; Çeker, *Sigorta*, 253; Deniz Kaner, *Sigorta*, 41; Hızır, "Sigorta", 270.

³¹ Kara, *Sigorta*, 317; Çeker, *Sigorta*, 255; Ayhan vd., *Sigorta*, 291.

³² Hükmün gerekçesi için bkz. "Tasarının bu maddesi ile getirilen düzenleme mal sigortalarında söz konusu olan zararı önleme azaltma yükümlülüğünün bir anlamda sorumluluk sigortalarındaki uzantısıdır. Zira, sigortalının kendi haklarını korumak için yapmış olduğu girişimler sigortacının ödeyeceği tazminat miktarına da etki edecektir. Bu nedenle yapılan masrafların sigorta teminatı içinde olduğu kabul edilmiştir. Ancak, mal sigortalarındaki zararı önleme ve azaltma yükümlülüğünden farklı olarak, yapılan masrafların sigorta teminatını aşması halinde karşılanabilmesi sözleşmede hüküm bulunmasına bağlanmıştır. Zira hakkı korucu işlemlerden doğan masraflar büyük meblağlara ulaşabilmektedir. Kanun gereği bu masrafların doğrudan doğruya sigortacıya yükletilmesi ise, sigortacıyı önceden sınırlarını tahmin edemediği bir teminatla karşı karşıya bırakmak demek olacaktır. Doğal olarak bu durum da prim hesaplamalarında zorluklara neden olacaktır."

³³ Hızır, "Sigorta", 272; Ayhan vd., *Sigorta*, 302-303.

B. Hukuki nitelik

TTK sistematüğinde sigorta, zarar sigortası ve can sigortası olarak ikili bir ayrıma tabi tutulmuştur (TTK m. 1409). Zarar sigortası ile gerçek somut zararın giderilmesi amaçlanırken³⁴; can sigortası ile riziko gerçekleştiğinde sözleşmede kararlaştırılan meblağın ödenmesi taahhüt edilmektedir³⁵. Meydana gelen zararın tazmini ya da sözleşmede kararlaştırılan meblağın ödenmesi şeklindeki bu edim farklılığı sigorta türlerinin zarar sigortası/can sigortası şeklindeki ayrımının gerekçesidir. Diğer bir ifadeyle, can sigortalarında zarar sigortalarından farklı olarak bir zararın ortaya çıkması sigorta tazminatının ödenmesi için şart değildir; sözleşmede öngörülen rizikonun gerçekleşmesi bunun için yeterlidir. Bununla birlikte zarar sigortalarında, hâlihazırda sigorta bedeli ve sigortalanan menfaatin değeri ile sınırlı olan sigortacının edimi, meydana gelen zarar miktarıyla da sınırlandırılmıştır³⁶.

Sorumluluk sigortalarında sigortacı, sigorta ettirenin malvarlığında meydana gelecek azalmanın önüne geçmektedir. Sorumluluğunu gerektiren bir olayın vuku bulması üzerine bunu tazmin etme ihtimali bulunan kişinin sorumluluğunun mali yüklerini, bu sözleşme ile sigortacı üstlenmektedir. Dolayısıyla, sorumluluk sigortasının, sigorta ettirenin malvarlığının azalmasını önleyici vazifesi, onun zarar sigortası olarak kabulünü gerektirir³⁷. Hava taşıma sözleşmesi için taşıyıcının yaptırmakla yükümlü olduğu mali sorumluluk sigortası, yolcuların zarara uğraması ya da yolcuların bagajının veya taşınan eşyaların hasara uğraması nedeniyle taşıyıcıya ve onun yardımcılarına yöneltilecek tazminat taleplerini teminat altına alınmaktadır. Dolayısıyla bu sigorta zarar sigortası niteliğindedir.

Zarar sigortaları, öğretide sigortalanan menfaatin ilgili olduğu konuya göre mal sigortası ve malvarlığı sigortası olarak ikili bir ayrıma tabi tutulmaktadır³⁸. Mal sigortalarında, sigorta ettirenin bir mal üzerindeki menfaati korunurken; malvarlığı sigortalarında, tek tek malların değil, malvarlığının bir küll olarak korunması söz konusudur³⁹. Malvarlığı sigortası, sigortalının malvarlığını muhtemel giderlere ya da gelir kayıplarına karşı korur⁴⁰. Mali sorumluluk sigortası da malvarlığındaki muhtemel eksilmelere karşı yapılmaktadır⁴¹. Diğer bir ifadeyle, mali sorumluluk sigortası ile kişinin malvarlığının pasifinin artması rizikosu teminat altına alınmaktadır. Dolayısıyla bu sigorta, taşıyıcının malvarlığını, bu kişilerin üçüncü kişiye verdikleri zarardan kanunen sorumlu olmaları sebebiyle ortaya çıkan mali yüklerle karşı

³⁴ Öğretideki tanımlar için bkz. Çeker, *Sigorta*, 255; Şenocak, *Sigorta*, 30; Kara, *Sigorta*, 310; Mevci Ergün, "Sorumluluk Hukuku ile Sorumluluk ve Genel Sigortaları İlişkisi", *Yargıtay Dergisi*, 10/4 (1984), 482; Hızır, *Sigorta*, 270; Raif Karasu, "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Sorumluluk Sigortalarına İlişkin Hükümlerinin Değerlendirilmesi", *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Özel Sayı*, 6/4 (2015), 685; İbrahim Atakan Kubilay-Huriye Kubilay, "İnsansız Hava Araçları Üçüncü Şahıs Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ile İlgili Gelişmelerin Değerlendirilmesi", *Sivil Havacılık Hukukunda Güncel Gelişmeler Sempozyumu* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2019) 123; Öğretide OMAĞ, mali sorumluluk sigortası yerine hukuki sorumluluk sigortası tabirini kullanmaktadır. Açıklamalar için bkz. Merih Kemal Omağ, "Türk Ticaret Kanunu ile 25 Haziran 1992 Tarihli Belçika Kara Sigortası Mukavelesi Kanunu Açısından Hukuki Sorumluluk Sigortaları", *Özel Sigorta Hukukuna Hâkim İlke ve Kurumlar (1975-2016) Makaleler- Tebliğler* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2019), 201-202 (Sorumluluk). Ülkemiz tatbikatında ise "hukuki sorumluluk sigortası" yerine "mali sorumluluk sigortası" teriminin tercih edildiği yönünde bkz. Mehmet Kahya, "Taşıyıcının Mali Sorumluluğu ve CMR Sigortaları", *Reasürör*, 39 (2001), 7, https://www.millire.com/dergi/SAYI_39.pdf (Erişim 25 Şubat 2024).

³⁵ Şenocak, *Sigorta*, 18; Kender, *Sigorta*, 235; Ayhan vd., *Sigorta*, 239; Emine Yazıcıoğlu-Zehra Şeker Öğüz, *Sigorta Hukuku* (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2022), 84; Kara, *Sigorta*, 46; Ergün, "Sorumluluk Hukuku", 489; Çeker, *Sigorta*, 17; Hızır, *Sigorta*, 277.

³⁶ Kender, *Sigorta*, 353-357; Şenocak, *Sigorta*, s. 18; Ayhan vd., *Sigorta*, 239; Yazıcıoğlu-Şeker Öğüz, *Sigorta*, 85; Hızır, "Sigorta", 277; Karasu, "Değerlendirme", 686.

³⁷ Şenocak, *Sigorta*, 30; Ayhan vd., *Sigorta*, 295; Hızır, "Sigorta", 276-277; Omağ, "Sorumluluk", 205; Karasu, *Değerlendirme*, 693. Yargıtay'ın da sorumluluk sigortasının bir zarar sigortası olduğunu belirttiği kararları mevcuttur. Bkz. "Sorumluluk sigortaları zarar sigortası-meblağ sigortası ayrımında zarar sigortası kapsamında yer almaktadır. Bu nedenle rizikonun gerçekleşmesi halinde bu rizikodan zarar gören üçüncü kişilerin gördükleri gerçek zararlar sigorta limiti dâhilinde karşılanır." Yargıtay 17. Hukuk Dairesi, K. 2019/4279 (8 Nisan 2019). www.lexpera.com.tr (Erişim 3 Şubat 2024). Aynı yönde bkz. "Nitelikçe ihtiyari mali sorumluluk sigortası bir zarar sigortası türü olduğundan bu sigortada sigorta ettirenin gerçekten sorumlu olduğu zararın miktarın tespiti ile bu zararın giderilmesi esastır." Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 2003/218 (14 Ocak 2003). www.lexpera.com.tr (Erişim 3 Şubat 2024).

³⁸ Şenocak, *Sigorta*, 43; Ayhan vd., *Sigorta*, 296.

³⁹ Ayhan vd., *Sigorta*, 297; Haydar Arseven, *Sigorta Hukuku* (İstanbul: Beta Yayıncılık, 1991), 45-46; Hızır, "Sigorta", 279.

⁴⁰ Şenocak, *Sigorta*, 46; Ayhan vd., *Sigorta*, 297.

⁴¹ Arseven, *Sigorta*, 47; Omağ, *Sorumluluk*, 205.

bir bütün olarak himaye etmektedir. Bu sebeple taşıyıcının yaptırmakla yükümlü olduğu mali sorumluluk sigortasının bir malvarlığı sigortası olduğunu söylemek mümkündür.

Özel sigortalar kural olarak isteğe bağlıdır⁴². Öyle ki kamu sigortaları ile özel sigortaları ayıran bir kıstas olarak yıllarca bu prensibe başvurulmuştur⁴³. Bununla birlikte bu kıstas artık ayırıcı vasfını yitirmiş bulunmaktadır. Ülkemizde ve dünyada birçok zorunlu sigorta türü ihdas edilmiş ve edilmektedir⁴⁴. Zorunluluğun, tehlikeli işletmeler ve araçlar sebebiyle üçüncü kişilerin zarara uğrama ihtimalinin yüksek olduğu alanlara ilişkin⁴⁵ olduğu dikkate alınırca bu artış tabii karşılanacaktır. Anılan sebeple kanun koyucu bu risklerin sigortalanmasında kamusal bir fayda öngörmüştür; sigorta ettirenler için olduğu gibi sigortacılar tarafından da yapılması zorunlu olarak düzenlemiştir. Hülasa konumuz itibarıyla sözleşme serbestisine kanun koyucunun getirdiği bir istisna söz konusudur ve sigortacının da zorunlu sigorta yapma tekliflerini geri çevirmesi mümkün değildir⁴⁶. Taşıyıcının yaptırmakla yükümlü olduğu mali sorumluluk sigortası da rizikonun gerçekleşmesi durumunda taşıyıcının zarar görenlerin zararlarını karşılayamaması ihtimalinin yüksek olması nedeniyle zorunlu sigorta olarak düzenlenmiştir.

C. Zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamına giren hava araçları

TSHK m.3/b'de hava aracı, *havalanabilen ve havada seyredilme kabiliyetine sahip her türlü araç* olarak tanımlanmıştır. TSHK kapsamında bir aracın hava aracı olarak kabulü havalanabilme ve havada seyredilme unsurlarının birlikte mevcudiyetini gerektirmektedir. Bununla birlikte aracın havalanırken kullandığı yöntem önemli değildir. Dolayısıyla, insan tarafından bizzat yahut uzaktan kumanda ile havalanabilmesi ya da kendi gücüyle hareket edip etmemesi gibi hususlar niteliğini etkilemeyecektir⁴⁷. Aynı şekilde aracın büyüklüğü ya da havada seyretme amacına tahsis edilip edilmediğinin de bir önemi yoktur⁴⁸. Buna karşın, havalanabilen aracın havada seyredilmesi de gerekir⁴⁹. Havada seyredilme, aracın hava akımlarından etkilenmeksizin hava basıncı sayesinde havada tutunabilmesi anlamına gelmektedir⁵⁰. Havada tutunma özelliğinin de süreklilik arz etmesi gerekmektedir. Havalanabilme özelliğine sahip balon rüzgârın gücü ve etkisi ile havada savrulduğu ve yine hava yastıklı motorların havada sürekli tutunma özelliği olmadığı için hava aracı olarak kabul edilmesi mümkün değildir⁵¹. Aynı şekilde paraşütün de havalanabilme özelliği olmadığı için hava aracı olarak kabulü söz konusu değildir⁵². Bununla birlikte uzaktan kumanda ile havalanabilen ve havada seyredilen insansız hava araçları ile uçaklar TSHK kapsamında hava aracı olarak kabul edilir.

Uluslararası düzenlemelerde de hava aracı tanımına rastlamak mümkündür. Uluslararası Sivil Havacılık Kuruluşu hava aracı kavramını, 1944 tarihli Şikago Konvansiyonu'na⁵³ paralel olarak "*havanın yeryüzündeki tepkileri hariç olmak üzere, hava tepkilerinden atmosferde destek sağlayabilen her türlü makine*" olarak tanımlamıştır. Bu tanıma göre örneğin, hovercraft atmosferde destek sağlama özelliğine

⁴² Omağ, "Sorumluluk", 206; Merih Kemal Omağ, "Türk Hukukunda Mecburi Sigortalara ve Sorunlara Genel Bir Bakış", *Zorunlu Sigortalar Paneli* (İstanbul, Özdil Basımevi, 1993), 137 (Mecburi).

⁴³ Arseven, *Sigorta*, 53.

⁴⁴ Bilhassa Almanya ve Fransa'da çok sayıda zorunlu sigorta türü ihdas edilmiştir. Bkz. Kender, *Sigorta*, 223 dn. 102.

⁴⁵ Ayhan vd., *Sigorta*, 146; Kender, *Sigorta*, 223-224; Arseven, *Sigorta*, 53; Çeker, *Sigorta*, 73.

⁴⁶ Yazıcıoğlu-Şeker Öğüz, *Sigorta*, 86; Omağ, "Mecburi", 155.

⁴⁷ Hasan İşgüzar, *Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Sivil Hava Aracı İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu* (Ankara: Sözkese Matbaacılık, 2003), 62; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 65; Kemal Şenocak, "İnsansız Hava Aracı İşletenin Sorumluluğu ve Sigortalanması", *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, 36/2 (2020), 54 (Hava Aracı).

⁴⁸ Misili, *Hava Özel*, 96.

⁴⁹ Şenocak, "Hava Aracı", s. 54.

⁵⁰ Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 65; Gülen Sinem Tek, *Ulaşım Araçlarının İpoteki* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2012), 32; Misili, *Hava Özel*, 96.

⁵¹ Tek, *İpotek*, 32; Misili, *Hava Özel*, 97.

⁵² İşgüzar, *Akit Dışı Sorumluluk*, 62; Tek, *İpotek*, 32; Avrupa Parlamentosu ve Konseyi'nin hava taşıyıcıları ve hava aracı işletenleri için sigorta gerekliliğine dair yaptığı 785/2004 sayılı düzenlemenin ikinci maddesinde, bu düzenlemenin yere bağlı balonlara, model uçaklara, paraşütlere, uçurtmalara uygulanmayacağı belirtilmiştir.

⁵³ Şikago'da 7 Aralık 1944 tarihinde akit ve imza edilmiş olan Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması ile Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve bunların eklerinin onanması hakkında kanun, *Resmî Gazete* 6029 (12 Haziran 1945), Kanun no:4749.

sahip olmadığı için hava aracı olarak değerlendirilmezken⁵⁴; helikopterin bu özelliğe sahip olması onun hava aracı olarak kabulünü gerektirmektedir⁵⁵. Varşova Konvansiyonu m.1'de bu konvansiyon hükümlerinin hava aracı (*aircraft*) ile yapılan uluslararası taşımalara uygulanacağı belirtilmiştir. Varşova Konvansiyonu'nun bu madde ile uygulama alanı belirtilmiş fakat hangi hava araçlarının bu kapsamda olduğuna ilişkin bir hükme yer verilmemiştir. Dolayısıyla *aircraft* kavramının kapsamının tespiti noktasında öğretilerde çeşitli görüşler ileri sürülmüştür. Öğretilerde bir görüş, konvansiyonun resmi Türkçe çeviri⁵⁶ metnine uygun olarak, *aircraft* tabirinin sadece uçakları kapsadığı, dolayısıyla balon, helikopter, planör, hovercraft vb. tüm araçların bunun dışında kaldığını kabul etmektedir⁵⁷. Bununla birlikte bu yorum, hükümlerin uygulama alanını oldukça kısıtlamaktadır. Öğretilerde bizim de katıldığımız bir diğer görüşe göre, *aircraft* tabiri daha geniş yorumlanmalıdır ve uçak dışındaki bazı hava araçlarının da bu kapsamda değerlendirilmesi gerekmektedir⁵⁸. Ancak her halükârda balon, planör gibi hafif araçların bu kapsamda değerlendirilmesi söz konusu olmayacaktır.

Konvansiyonda hava aracı kavramının kapsamının belirtilmemiş olması nedeniyle çeşitli hukuk sistemlerinde bunun kapsamının belirlenmesi adına farklı yöntemlere başvurulduğu görülmektedir. Bazı hukuk sistemleri hava aracının tanımını yapmakta ve bu tanımdan yola çıkarak hava aracının kapsamını belirlemektedir⁵⁹. Buna karşılık bazıları ise sayma yöntemi ile nelerin bu kapsama girdiğini belirlemekte ve bunun dışında kalan araçların hava aracı olarak değerlendirilemeyeceğini kabul etmektedir⁶⁰. TSHK'da ve ilgili yönetmeliklerde ise sadece hava aracının tanımı verilmiş olup; sayma yolu ile kapsamının belirlenmesine ilişkin bir düzenleme yapılmamıştır. Buna göre, havalanabilen ve havada seyredilme kabiliyetine sahip her türlü araç hava aracı olarak kabul edilecektir.

Hangi hava araçlarının mali sorumluluk sigortası yaptırması gerektiği yine buna ilişkin çıkarılan yönetmeliklere göre belirlenecektir. Aşağıda bahsi geçen yönetmelikte de hava aracı kanuna uygun olarak tanımlanmıştır. Bununla birlikte sigorta yaptırma zorunluluğu bulunmayan hava araçları sayma yolu ile belirlenmiştir. Türkiye'de Faaliyet Gösteren Hava Araçları İçin Yolcu, Bagaj, Yük ve Posta Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik (MSSHY)⁶¹ m. 2'ye göre devlet hava araçları, orman yangınları ve zirai mücadele amaçlı uçuşlarda kullanılan hava araçları hakkında bu yönetmelik hükümleri uygulanmayacaktır. Ayrıca aynı hükümde ticari olmayan amaçlarla ve uluslararası sınırlar ihlal edilmemek kaydıyla uçuş eğitimi amacıyla gerçekleştirilen uçuşlarda kullanılan balon, planör ve çok hafif hava araçları için savaş ve terör rizikoları hariç tutulmuştur. Yukarıda açıkladığımız üzere, balon, planör gibi hafif hava araçları TSHK uyarınca hava aracı kapsamına girmemektedir. Dolayısıyla bu yönetmeliğin kapsamına da dâhil edilmemesi gerekirdi. Bununla birlikte düzenlemede, normalde savaş ve terör rizikolarını da içerecek şekilde yaptırılması öngörülen mali sorumluluk sigortasının, balon, planör gibi hafif araçlar için bu rizikoları içermesine gerek olmaksızın yaptırılması gerektiği düzenlenmiştir. TSHK kapsamına girmeyen bu araçların, TSHK'ya dayanılarak çıkarılan yönetmeliğe göre mali sorumluluk sigortası ile yükümlü tutulması öğretide haklı olarak eleştirilmiştir⁶².

⁵⁴ Ülgen, *Hava Taşıma*, 10; Misili, *Hava Özel*, 93.

⁵⁵ Aynı yönde bkz. İşgüzar, *Akit Dışı Sorumluluk*, 66; Ülgen, *Hava Taşıma*, 16; Canbolat, *Hava Taşıma*, 10.

⁵⁶ Çeviri için bkz. Resmî Gazete, <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2010/10/20101001-1-1.pdf> (Erişim 15 Aralık 2023).

⁵⁷ Sözer, *Sözleşme*, 17.

⁵⁸ Ülgen, *Hava Taşıma*, 16; Canbolat, *Hava Taşıma*, 10; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 61.

⁵⁹ Kaner, *Hava Hukuku*, 14. Bu yöntem, objektif yöntem olarak adlandırılmaktadır. Objektif yöntemi benimseyen ülkelere örnek olarak Fransa, İtalya, Portekiz, Tunus, Türkiye gösterilebilir. Bkz. Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 63; Canbolat, *Hava Taşıma*, 9.

⁶⁰ Bu yöntem subjektif yöntem olarak adlandırılmaktadır. Subjektif yöntemi benimseyen ülkelere örnek olarak Norveç, İsveç, Danimarka, Finlandiya gösterilebilir. Bkz. Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 63; Canbolat, *Hava Taşıma*, 9.

⁶¹ Türkiye'de Faaliyet Gösteren Hava Araçları İçin Yolcu, Bagaj, Yük ve Posta Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik, *Resmî Gazete* 30136 (27 Temmuz 2017).

⁶² Bozkurt Bozabalı, "Sigorta", 140.

III. Sigorta Sözleşmesinin Tarafları ve İlgilileri

A. Sigortacı

Sigortacı, sigorta ettirenin ödeyeceği prim karşılığında rizikoyu taşımayı taahhüt eden taraftır⁶³. 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu⁶⁴ m. 3'e göre sigorta sözleşmesi yapabilecek kuruluşların anonim şirket ya da kooperatif niteliği taşıması gerekmektedir. Türkiye'de kooperatif şeklinde kurulmuş sigortacı mevcut değildir; dolayısıyla sigortacı uygulamada anonim şirket olarak karşımıza çıkmaktadır⁶⁵. Yine mezkûr kanunun 15. maddesi uyarınca "*Türkiye'de yerleşik kişiler sigortalanabilir menfaatlerini Türkiye'de faaliyette bulunan sigorta şirketlerine ve Türkiye'de yaptırmak zorundadır.*" Maddenin ikinci fıkrasında ise bu kuralın istisnası olarak yurtdışında yaptırılacak sigortalar sayılmıştır. TSHK'da m.132'de düzenlenen hava taşıyıcısı mali sorumluluk bu istisnalardan biri olarak düzenlenmiş değildir. Dolayısıyla sözleşmenin taraflarından biri olan sigortacının Türkiye'de faaliyette bulunan sigorta şirketlerinden biri olması gerekmektedir.

B. Sigorta ettiren

Sigortacının karşısında sözleşmenin diğer tarafı olarak sigorta ettiren yer alır. Sigorta ettiren, sigorta sözleşmesi yaptıran ve TTK m. 1430'da belirtildiği üzere sigorta primini ödemekle yükümlü olan kişidir⁶⁶. TSHK m. 132/1'de "*Yurt içi veya yurt dışı yolcu, yük ve posta taşımaları yapmaya yetkili kılınan taşıyıcılar, taşıma sözleşmelerinden doğabilecek zararlardan dolayı tazminat taleplerinin teminatı olmak üzere, asgari 124 üncü madde esaslarına göre saptanan sorumluluk sınırları içerisinde mali mesuliyet sigortaları yapmakla yükümlüdürler.*" şeklinde düzenlenen hüküm uyarınca mali sorumluluk sigortası yaptıracak kişi taşıyıcıdır. Dolayısıyla bu sözleşmede sigorta ettiren sıfatı taşıyıcıya aittir. Dolayısıyla taşıyıcının kim olduğunun tespit edilmesi gerekmektedir.

TSHK' da taşıyıcı kavramına ilişkin bir tanım yapılmamıştır. Bununla birlikte, 2013'te yürürlüğe giren, Hava Ulaşımını Kolaylaştırma Yönetmeliği⁶⁷ m. 4' te taşıyıcı, "*Yolcu, posta veya yükün nakliyatında hava ulaştırma araçları ile belirli bir tarife kapsamında bir hava servisi hizmeti veren veya işleten yerli ve yabancı hava taşıma şirketi*"; TTK m. 850'de ise, "*...taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişi*" olarak tanımlanmıştır. Bu tanımlardan hareketle taşıyıcı kavramı, taşıma sözleşmesinde, göndericinin ya da yolcunun karşısında yer alan, taşıma taahhüdünü yerine getiren gerçek veya tüzel kişi olarak tanımlanabilir⁶⁸. Taşıyıcı sıfatının kazanılması için taşıma fiilinin taahhüt edilmesi yeterlidir⁶⁹. Dolayısıyla bu sıfatın kazanılması bakımından taahhütte bulunanın hava aracının maliki ya da işleteni olması gerekli değildir⁷⁰.

⁶³ Çeker, *Sigorta*, 62; Kender, *Sigorta*, 247; Ayhan vd., *Sigorta*, 123-124; Mehmet Özdamar, *Sigortacının Sözleşme Öncesi Aydınlatma Yükümlülüğü* (Ankara: Yetkin Hukuk Yayınları, 2009), 69-70; Melisa Konfidan, *Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Sözleşmesi* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2023), 18.

⁶⁴ Sigortacılık Kanunu, *Resmî Gazete* 26552 (14 Haziran 2007).

⁶⁵ Kerim Atamer, "Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Zarar Sigortalarına Giriş", *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, 27/1 (2011), 45.

⁶⁶ Çeker, *Sigorta*, 63; Atamer, "Zarar Sigortaları", 45; Kara, *Sigorta*, 50; Özdamar, *Aydınlatma Yükümlülüğü*, 70; Konfidan, *Sorumluluk Sigortası*, 26.

⁶⁷ Hava Ulaşımını Kolaylaştırma Yönetmeliği, *Resmî Gazete* 28734 (13 Ağustos 2013).

⁶⁸ Öğretideki tanımlar için bkz. Kırmızı, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, 28 vd.; Ülgen, *Hava Taşıma*, 60 vd.; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 110; Canbolat, *Hava Taşıma*, 19; Misili, *Hava Özel*, 274; İlyas Gölcüklü, *Montreal Sözleşmesi Uyarınca Taşıyıcının Uluslararası Yolcu Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2015), 38.

⁶⁹ Öyle ki öğretide aracı sıfatını ortaya koymaksızın taşıma taahhüdünde bulunan seyahat acentelerinin, turizm bürolarının ya da benzeri işletmelerin taşıyıcı olarak kabul edileceği; aracı olduğunu belirtmesine rağmen yolculuğun tamamı bakımında sorumluluğun üstlenildiği izleniminin yaratılması durumunda da aynı sonuca ulaşılacağı yani bu kişilerin akdi taşıyıcı sıfatını kazanacağı kabul edilmektedir. Bkz. Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 114; Kırmızı, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, 29. 21 Nisan 2004 tarihli ve 785/2004 sayılı Hava Taşıyıcıları ve Hava İşleticileri için Sigorta Koşulları Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Tüzüğü'nün tanımlar başlıklı 3.maddesinde hava taşıyıcısı, geçerli bir işletme ruhsatına sahip hava taşımacılığı işletmesi olarak tanımlanmıştır. Bkz. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32004R0785> (Erişim 10 Şubat 2024).

⁷⁰ Gölcüklü, *Montreal Sözleşmesi*, 40. "*Taşıyıcı olmak için araç sahibi olmak ya da aracın işleticisi bulunmak gerekmez. Taşıma işini üstlenmek yeterlidir.*" Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 1975/2547 (7 Nisan 1975) www.lexpera.com.tr (Erişim 5 Aralık 2024).

Uygulamada taşıma işini taahhüt eden kişi ile fiili olarak bu işi yapan kişilerin çoğunlukla farklı kişiler olması akdi-fiili taşıyıcı ayrımını ortaya çıkarmıştır. Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeye Ek Sözleşme (Guadalajara Sözleşmesi) m.1'de akdi taşıyıcı "*bir yolcu veya gönderici ile veya yolcu veya gönderici namına hareket eden bir kişi ile akdettiği, Varşova Konvansiyonu'na tabi bir taşıma sözleşmesine taraf olan kişi olarak tanımlanmıştır*"⁷¹. Montreal Konvansiyonu m. 39'da ise "*bir kimsenin asli olarak bir yolcu, gönderen veya yolcu ya da göndereni temsilen hareket eden bir başkası ile bu Konvansiyon'un uygulanacağı bir taşıma sözleşmesi yapması*"⁷² şeklinde kaleme alınan hükümden akdi taşıyıcının taşıma sözleşmesi yapan kişi olduğu ortaya çıkmaktadır. Buna göre akdi taşıyıcıyı, taşıma işini taahhüt eden taşıma sözleşmesi tarafı olarak tanımlanabilir⁷³.

Fiili taşıyıcı kavramı ilk defa Guadalajara Sözleşmesi ile literatüre girmiştir⁷⁴. Fiili taşıyıcı Guadalajara Sözleşmesi m. 1/c'de "*akdi taşıyıcı tarafından verilen yetkiye dayanarak...taşımayı kısmen veya tamamen yapan...akdi taşıyıcı dışındaki bir şahıs anlamına gelir.*" şeklinde; Montreal Konvansiyonu 39/2' de ise "*...anlaşmalı taşıyıcıdan aldığı yetkiyle, ancak bu Sözleşmenin kapsamında müteselsil taşıyıcı kısmı ile ilgili olmadan, taşımanın tamamını ya da bir kısmını.*" gerçekleştiren diğer kişi olarak tanımlanmıştır⁷⁵. Buna göre, fiili taşıyıcı akdi taşıyıcıdan farklı bir kişi olup; taşımanın bir kısmını ya da tamamını akdi taşıyıcıdan aldığı yetki ile yerine getiren kişi olarak tanımlanabilir⁷⁶.

Fiili taşıyıcı ve akdi taşıyıcı ayrımının önemi sorumluluk noktasında ve haliyle bu sorumluluğun sigortalanması kanunda zorunlu olarak düzenlendiği için sigorta sözleşmesini yaptırmakla yükümlü olan kişinin yani sigorta ettirenin tespitinde önem arz etmektedir. Öğretide fiili taşıyıcının kendisine tevdi edilen görevin ifası için yaptığı eylemler bakımından taşıyıcının adamı kabul edileceği görüşü hâkimdir⁷⁷. Buradan hareketle, taşıyıcının yaptırmakla yükümlü olduğu mali sorumluluk sigortası taşıyıcının adamlarının TSHK'da öngörülen sorumluluğunu da kapsadığı için taşıyıcının adamı statüsündeki fiili taşıyıcının ayrıca mali sorumluluk sigortası yaptırması gerekmeyeceğini söylemek mümkündür. Bununla birlikte Montreal ve Guadalajara Konvansiyonu hükümleri fiili taşıyıcıyı sözleşmenin tarafı statüsüne getirmiş ve yolcunun mezkûr Konvansiyon hükümlerine göre fiili taşıyıcıya başvurmasını mümkün kılmıştır⁷⁸. Fiili taşıyıcının bu sorumluluğu, taşıma sözleşmesinden kaynaklanmayıp, Konvansiyon hükümlerinden doğmaktadır⁷⁹. Dolayısıyla zarar gören bir kişinin taşıma

2023). TSHK'nın 18. maddesinde "*gerçek ve tüzel kişilerin ticari amaçla, ücret karşılığında hava araçlarıyla yolcu veya yük veya yolcu ve yük taşımları ile ticari amaçla diğer faaliyetlerde bulunmaları için Ulaştırma Bakanlığından izin almaları ön şarttır*" ve 19. maddesinde "*hava araçlarıyla ticari amaçla, belirli hatlar üzerinde, ücret karşılığında yolcu veya yük veya yolcu ve yük taşıması yapacak olan gerçek veya tüzel kişilerin 18'inci maddede belirtilen izinden başka, Ulaştırma Bakanlığı'ndan işletme ruhsatı şarttır*" hükümlerine göre, taşıyıcı sıfatını haiz olan kişinin izin ve işletme ruhsatı alma şartı getirilmiş olsa dahi bunların alınmaması taşıyıcı sıfatının kazanılmasına engel teşkil etmeyecektir. Bkz. Ülgen, *Hava Taşıma*, 61; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 112; Canbolat, *Hava Taşıma*, 21.

⁷¹ Maddenin çevirisi için bkz. Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 113.

⁷² Çeviri için bkz. Selim Çiğir, 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*, 69/2 (2020), 392.

⁷³ Ülgen, *Hava Taşıma*, 61; Kırmızı, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, 34; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 114; Misili, *Hava Özel*, 279 vd.

⁷⁴ Ülgen, *Hava Taşıma*, 61; Canbolat, *Hava Taşıma*, 19; Burak Adıgüzel, "Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu", *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, 71/2-3 (2013), 3.

⁷⁵ Çeviri için bkz. Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 115.

⁷⁶ Öğretideki tanımlar için bkz. Ülgen, *Hava Taşıma*, 63; Kırmızı, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, 34 vd.; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 116; Misili, *Hava Özel*, 286.

⁷⁷ Ülgen, *Hava Taşıma*, 206; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 264; Misili, *Hava Özel*, 289. Fiili taşıyıcının asıl taşıma sözleşmesine nazaran alt taşıyıcı olduğu ve alt taşıyıcının da taşıyıcının adamı olduğu yönünde bkz. Kaner, *Hava Hukuku*, 87.

⁷⁸ Kaner, *Hava Hukuku*, 49; Buna karşın Varşova/Lahey Konvansiyonu hükümlerine göre taşıyıcı sıfatı, taşıma sözleşmesine taraf olan kişiye aittir; yani taşımayı fiilen gerçekleştiren kişi taşıyıcı sıfatını haiz değildir. Guadalajara Konvansiyonu ile getirilen düzenleme ile taşımayı fiilen icra eden kimselerin de taşıyıcı sıfatı kabul edilmiş ve bu kişilerin de Varşova/Lahey Konvansiyonu ile getirilen koruma hükümlerinden yararlanmalarının yolu açılmıştır. Ayrıca ilgili düzenleme ile taşıma sözleşmesinin tarafı kabul edilen fiili taşıyıcıya, sorumluluk hükümleri dolayısıyla yolcunun başvurması mümkün kılınmıştır. Bkz. Kırmızı, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, 34-35.

⁷⁹ Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 118.

sözleşmesine dayanarak akdi taşıyıcıya başvurması mümkün olduğu gibi, Konvansiyon hükümleri uyarınca fiili taşıyıcıya başvurması da mümkündür. Bu düzenlemeye göre taşıyıcıların her ikisi yolculara karşı müteselsilen sorumludur⁸⁰. Ancak bu sorumluluk akdi taşıyıcının taşımanın tamamından, fiili taşıyıcının ise icra ettiği kısma göre ise taşımanın tamamından ya da bir kısmından sorumlu olduğu esasına göre değerlendirilmektedir⁸¹. Bu durumda kanımızca uluslararası taşımalar için TSHK m. 132'de düzenlenen mali sorumluluk sigortasının hem akdi taşıyıcı hem fiili taşıyıcı tarafından yaptırılması gerekmektedir. Dolayısıyla mali sorumluluk sigortası sözleşmesinin sigorta ettiren tarafında akdi ve fiili taşıyıcı bulunmaktadır.

C. Sigortalı

Sigortalı, menfaati sigorta sözleşmesi ile güvence altına alınan kişidir⁸². Sigorta sözleşmesinden doğan borçları sigorta ettiren yerine getirmekle yükümlü; sigorta tazminatını talep hakkı sigortalıya aittir. Sigorta ettiren ile sigortalının aynı kişi olması mümkündür. Hava taşıyıcısı mali sorumluluk sigortasında da akdi/fiili taşıyıcı hem sigorta ettiren hem sigortalı sıfatlarını haizdir.

TSHK m. 132/2'de taşıyıcının yaptıracığı bu sigortanın, taşıyıcının adamlarının bu kanunda öngörülen sorumluluğunu da kapsayacağı ifade edilmiştir. Dolayısıyla taşıyıcının yanında taşıyıcının adamları da sigortalı sıfatını kazanmaktadır. Bununla birlikte taşıyıcının adamlarından ne anlaşılması gerektiği noktasında kanunda ve uluslararası sözleşmelerde herhangi bir açıklık mevcut değildir. Montreal Konvansiyonu m. 30'da ve Varşova Konvansiyonu m.25 ve m.25A'da *servant, agent* ibareleri kullanılmış ve bu Türkçe'ye "çalışanlar, acenteler" olarak çevrilmiştir⁸³. TTK'da yer alan düzenlemelerde ise taşıyıcının adamları ibaresi tercih edilmiştir⁸⁴.

Taşıyıcının adamları ibaresi ile hem bir hizmet ilişkisi içinde taşıyıcıya bağlı yani taşıyıcının tabiiyetinde çalışanların⁸⁵ hem de bir işin tevdi suretiyle taşıyıcının bağımsız olarak hizmetlerinden yararlandığı kişilerin anlaşılması gerekir⁸⁶. Bunlara örnek olarak, mürettebat, yer hizmetleri sunanlar, engelli

⁸⁰ Kırman, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, 35.

⁸¹ Kırman, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, 35.

⁸² Yazıoğlu-Şeker Ögüz, *Sigorta*, 90; Çeker, *Sigorta*, 63; Atamer, "Zarar Sigortaları", 47; Özdamar, *Aydınlatma Yükümlülüğü*, 71; Kara, *Sigorta*, 50; Konfidan, *Sorumluluk Sigortası*, 27.

⁸³ Bu ifadeyi yetersiz bulan Gölcüklü, tüm çalışanları kapsayacak şekilde taşıyıcının adamları ifadesinin kullanılması gerektiği görüşündedir. Bkz. Gölcüklü, *Montreal Sözleşmesi*, 48.

⁸⁴ Varşova Konvansiyonu'nun Fransızca orijinal metninde İngilizce'ye *acent* olarak çevrilen *préposé* kelimesi kullanılmıştır. Semantik açıdan incelendiğinde bu kelime, taşıyıcının maiyetinde bulunan kişilerin taşıyıcının adamı statüsünde olduğu sonucuna bizi götürmektedir. Başka bir ifadeyle, Sözleşmenin orijinal metninde tercih edilen bu kelime ile taşıyıcı ile aralarında hizmet sözleşmesi olan dolayısıyla taşıyıcının emir ve talimatları doğrultusunda faaliyet gösteren kişiler anlaşılmaktadır. Bu sebeple, bir görüşe göre metnin lafzından taşıyıcının bağımsız olarak hizmetinden faydalandığı kişilerin bu kapsamda değerlendirilemeyeceği sonucu çıkmaktadır. Bkz. Berin Ridonovic, *Liability of Airport Operator for Damage in International Carriage of Cargo, Representation Issue*, 2019, <https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3395292>, (Erişim 10 Şubat 2024). Bununla birlikte bizim de katıldığımız yaygın olan görüşe göre, bu kavramdan taşıyıcının, maiyetinde olsun olmasın, taşıma sözleşmesinin ifasında kullandığı tüm kişilerin anlaşılması gerekir. Bkz. Ülgen, *Hava Taşıma*, 206; Kırman, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, 108; Canbolat, *Hava Taşıma*, 75; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 258. Buna ilişkin Amerikan Yüksek Mahkemesi'nin Julius Young Jewellery Mfg. Co. v. Delta Airlines davasında verdiği kararda, uçuşla ilgili yer hizmetleri sağlayan bağımsız bir yüklenicinin, neden olduğu zararlardan dolayı Konvansiyon'un öngördüğü sorumluluğu sınırlandırma hakkından faydalanacağı belirtilmiştir. Dolayısıyla, mahkeme yer hizmeti sağlayıcısının taşıyıcının adamı statüsünde olduğu görüşündedir. Kararın ayrıntılı tahlili için bkz. Mark Wilcox Roberts, *An Extension of the Warsaw Convention's Protection: Julius Young Jewellery Mfg. Co. v. Delta Airlines*, *North Carolina Journal of International Law*, 5/3 (1980), 497-506.

⁸⁵ Taşıyıcının maiyetinde çalışan herkesin bu kapsamda taşıyıcının adamı kabul edilmesi söz konusu değildir. Burada dikkat edilmesi gereken bir husus da taşıyıcının adamı olup olmadığının tespiti gereken kişinin taşıma işini gören işletmede hizmetini ifa ediyor olması gerekir. Açıklamalar için bkz. Kırman, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, 108; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 258-259.

⁸⁶ Ayrıntılı açıklamalar için bkz. Kırman, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, 109; Gölcüklü, *Montreal Sözleşmesi*, 49 vd.; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 257-259; Canbolat, *Hava Taşıma*, 74-76. Yargıtay'ın kararına konu olan bir olayda Bosna-Hersek'e gönderilmek üzere antrepoya bırakılan eşyalar çıkan yangın sonucu zayi olmuş ve yük sahibi antrepo işletmecisine karşı zararın tazmini talebiyle dava açmıştır. İlk derece mahkemesi davalı antrepo işletmecisi ile taşıyıcı arasında standart yer hizmetleri sözleşmesinin olduğunu, bu sözleşmenin taşıyıcı ve davalı arasında olup yük sahibinin buna taraf olmadığını, antrepo işletmecisi sıfatıyla meydana gelen zarardan davalının sorumlu olduğunu, yükün davalının antrepoya teslim edilmesinin taşıyıcıya teslim anlamına gelmediğini, hava taşıyıcının antrepodan ayrı olup IATA sözleşmesinin sadece tarafları bağladığını, davalı ile hava taşıyıcı arasında ifa yardımcısı bağlamında bir ilişkinin olmadığını ifade etmiş ve zararın davalıdan tahsiline

yolcuları araca taşımakla görevli kişiler, özel servis araçları ile hizmet verenler, teknik bakım ve catering hizmeti verenler sayılabilir⁸⁷. Dolayısıyla bir kimsenin taşıyıcının adamı olarak kabulü, onunla taşıyıcı arasında özel bir hukuki ilişkinin mevcudiyetini gerektirir. Bu sebeple, uçuş güvenliği için kolluk gücünün kullanılması gibi kamusal bir vazifenin ifası için görev alanlar taşıyıcının adamı statüsünde değildir⁸⁸. Dolayısıyla taşıyıcının adamı olarak kabul edilecek kişiler de bu sigorta sözleşmesi kapsamında sigortalı sıfatını sahip olmaktadır.

D. Zarar gören üçüncü kişi

Sorumluluk sigortaları ile bir taraftan sigortalının malvarlığında meydana gelecek muhtemel azalmanın önüne geçilmesi amaçlanırken; diğer yandan sigortalının faaliyeti neticesinde zarara uğrayan üçüncü kişilerin zararının tazmini amaçlanmaktadır. Zarar görenin menfaatini gözetken kanun koyucu, kural olarak sözleşmelerin sadece taraflar arasında hüküm ve sonuç doğurması olarak tanımlanan sözleşmelerin nisbiliği ilkesine TTK m.1478'te zarar görenin doğrudan sigortacıya başvurmasına imkân vermek suretiyle bir istisna dahi getirmiştir⁸⁹.

Bu sigorta sözleşmesi kapsamında zarar gören, zarardan sorumlu taşıyıcının ya da adamlarının tazminat ödemekle yükümlü olduğu kişilerdir⁹⁰. Taşıyıcının, hava taşıma sözleşmesinden doğan akdi sorumluluğunun bu sigorta sözleşmesi ile teminat altına alındığı göz önüne alındığında zarara uğrayan üçüncü kişiler arasında ilk olarak bedensel zarara uğrayan yolcuların girdiğini söylemek mümkündür⁹¹. Dolayısıyla kimlerin yolcu sıfatını haiz olduğunun tespiti bu açıdan önemlidir. Yolcu ne TSHK'da ne de uluslararası sözleşmelerde tanımlanmıştır. Bununla birlikte TSHK m.132'ye dayanılarak çıkarılan MSSHY m.4/1-1'da yolcu, *yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında seyahat etmek amacıyla uçuş ve kabin*

karar vermiştir. Bu karşın, Yargıtay, taşıyıcı tarafından taşıma işiyle görevlendirilen kişinin antreposunda çıkan yangından sorumluluğunun Varşova/Lahey Sözleşmesi'nin XIV. maddesi ile eklenen 25 A/1 kapsamında değerlendirilmesi gerektiği, buna göre davalı ile taşıyıcı arasında yer hizmetleri sözleşmesinin olduğu ve Varşova/Lahey Sözleşmesi'nin mezkur hükmüne göre davalının taşıyıcının adamı olduğu ve meydana gelen zararın bu Sözleşme kapsamında değerlendirilmesinin gerekliliği gözetilmeden karar tesisinin doğru olmadığı gerekçesiyle hükmün bozulmasına karar vermiştir. Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 2014/310 (8 Ağustos 2014) Yargıtay Kararları, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, 30/1 (2014), 222-223.

⁸⁷ Ülgen, *Hava Taşıma*, 206; Gölcüklü, *Montreal Sözleşmesi*, 50-51;

⁸⁸ Kırman, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, 110; Gölcüklü, *Montreal Sözleşmesi*, 51; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 259.

⁸⁹ Hükmün gerekçesi şu şekilde düzenlenmiştir: "Söz konusu madde ile zarar gören üçüncü kişinin doğrudan doğruya sigortacıya talep karşı talep ve dava hakkı düzenlenmiştir. 6762 sayılı Kanunun 1310 uncu maddesinde sadece yangın dolayısıyla sorumluluk sigortaları ile ilgili olarak doğrudan doğruya dava hakkı düzenlenmiştir. Ancak, söz konusu Kanun dışında da, özellikle zorunlu sorumluluk sigortalarında, doğrudan doğruya talep ve dava hakkı kanunlarla (Karayolları Trafik Kanununda ve Borçlar Kanununda olduğu gibi) ya da genel şartlarla kabul edilmiştir. Sorumluluk sigortalarında asıl amaç her ne kadar sigortalının üçüncü kişiye vermiş olduğu zarar nedeniyle ödeyeceği tazminata bağlı olarak mal varlığında meydana gelen azalmanın telafisi de, bunun yan sonucu zarar görenin de bir an önce zararının giderilmesini ve sigortalının ödeme güçsüzlüğüne karşı üçüncü kişilerin korunmasıdır. Ayrıca, zarar görenin doğrudan doğruya sigortacıya başvurması da zarar veren durumundaki sigortalıyı rahatlatıcı bir etki yaratacak ve sigortalının da sorumluluk sigortası ile sağlanmak istediği amaca daha kolay ulaşmasını sağlayacaktır. Fakat getirilen düzenleme hiçbir şekilde sorumluluk sigortasını üçüncü kişi lehine sözleşme durumuna sokmaz. Zira, halen menfaati sigorta edilen bizzat sigortalının kendisidir."

⁹⁰ Sorumluluk sigortasıyla her ne kadar üçüncü kişinin zararı karşılanırsa da yukarıda bahsettiğimiz üzere bu sigorta ile sigorta ettirenin sorumluluğu nedeniyle malvarlığında meydana gelecek azalmanın önlenmesi amaçlanmaktadır. Dolayısıyla sorumluluk sigorta sözleşmesi üçüncü kişi yararına sözleşme niteliğinde değildir. Bkz. Konfidan, *Sorumluluk Sigortası*, 33; Kara, *Sigorta*, 314. Bu sebeple zarar gören ve haliyle bu sigortadan faydalanan üçüncü kişinin -taşıyıcının sorumluluğu açısından yolcunun- sigortalı sıfatı söz konusu değildir. Zarar görenin sigorta sözleşmesi açısından lehtar ya da sigortaları sıfatına sahip olmadığına ilişkin olarak bkz. Kender, *Sigorta*, 241, 259; Ayhan vd., *Sigorta*, 289; Öğretide Bozkurt Bozabalı, zarar gören yolcunun sigortalı sıfatını haiz olduğunu belirtmiştir; lakin buna ilişkin bir gerekçe metinde mevcut değildir. Bkz. Bozkurt Bozabalı, "Sigorta", 143.

⁹¹ Güneş Karol Işıklar, *2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yoluyla Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018), 159. 21 Nisan 2004 tarihli ve 785/2004 sayılı Hava Taşıyıcıları ve Hava İşleticileri için Sigorta Koşulları Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Tüzüğü'nün tanımlar başlıklı 3.maddesinde yolcu, uçuş ekibinin ve kabin ekibinin görevli üyeleri hariç olmak üzere, hava taşıyıcısının veya hava aracı işletmecisinin rızasıyla uçuşta bulunan kişi olarak tanımlanmıştır. Dolayısıyla hava taşıyıcısının rızası dışında yani kaçak olarak hava aracında bulunan kişinin yolcu sıfatından bahsedilemeyecektir. Bkz. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32004R0785> (Erişim 10 Şubat 2024).

ekibinden farklı olarak hava aracından bulunan kişi olarak tanımlanmaktadır⁹². Buna göre yolcu sıfatının kazanılması, taşıma sözleşmesinin tarafı olmayı gerektirmektedir⁹³. Dolayısıyla bir taşıma sözleşmesine istinaden hava aracında bulunmayan, yani hava aracına kaçak olarak binen kişinin yolcu sıfatından bahsedilmeyecektir⁹⁴. Dolayısıyla taşıyıcı ile akdi bir ilişkisi olmayan bu kişilerin sorumluluk sigortasına ilişkin hükümlere başvuru olanağı da bulunmamaktadır.

Yolcunun uğradığı kaza neticesinde yolcudan başka kişilerin de zarar gören olarak karşımıza çıkması mümkündür. TBK m. 53 uyarınca bu kişiler tespit edilebilir. Buna göre, yolcunun ölümü halinde, yolcunun mirasçıları ya da destekten yoksun kalanlar⁹⁵ zarar gören üçüncü kişi olarak sigortacıya başvurabilir⁹⁶.

IV. Sigorta Konusu Olan Sorumluluk

A. Genel olarak

Zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamının düzgün bir şekilde tespiti için hava taşıma sözleşmesi bakımından taşıyıcının sorumluluğunun sınırlarının tespit edilmesi gerekmektedir. Taşıyıcının sorumluluğuna yol açan durumlar ulusal ve uluslararası mevzuatta benzer şekilde düzenlemiştir. TSHK m. 120'de yer alan düzenlemeye göre taşıyıcı, yolcunun ölmesi yaralanması ya da herhangi bir cismani zarara uğraması halinde sorumlu olacaktır. Aynı şekilde Varşova Konvansiyonu m. 17, taşıyıcının *bir yolcunun ölümü veya yaralanması ya da herhangi bir bedeni zarara uğraması* halinde meydana gelecek zararlardan sorumluluğunu düzenlemiştir. Montreal Konvansiyonu m. 17'de benzer şekilde taşıyıcının, *bir yolcunun ölümü ya da bedensel yaralanması durumunda meydana gelen zarardan* sorumlu olacağı belirtilmiştir.

Taşıyıcı zarara sebebiyet veren kazanın yolcunun hava aracında olduğu sürede ya da iniş veya biniş esnasında meydana gelmesi şartıyla sorumlu olacaktır (TSHK m. 120). Bu durum Varşova Konvansiyonu'nda "...zararın doğmasına sebep olan kaza, uçakta veya uçağa binme ya da uçaktan inme faaliyetlerinden biri sırasında meydana gelmiş olmalıdır", Montreal Konvansiyonu'nda ise "kazanın hava aracının içinde ya da herhangi bir yükleme veya boşaltma faaliyeti sırasında meydana gelmiş olması halinde sorumludur." şeklinde düzenlenmiştir.

Bu hükümlerden yola çıkarak taşıyıcın sorumluluğu için bir kazanın meydana gelmesi, bunun uçak içinde ya da uçağa iniş biniş sırasında meydana gelmesi ve bu kazanın bir zarara sebebiyet vermiş olması ve kaza ile zarar arasında illiyet bağının bulunması gerekmektedir.

Taşıyıcının, taşıma sözleşmesinin ihlalden kaynaklanan sorumluluğu akdi sorumluluk olarak nitelendirilir⁹⁷. Bu sorumluluğun objektif mi sübjektif mi sorumluluk olduğu noktasında öğretide farklı görüşler ileri sürülmüştür. Taşıyıcıyı lehine öngörülen sorumluluktan kurtuluş beyinelerinin bu

⁹² Öğretideki tanımlar için bkz. Ülgen, *Hava Taşıma*, 48; Kırman, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, 25; Misili, *Hava Özel*, 189 vd. Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 34 vd.

⁹³ Taşıma sözleşmesi haricindeki bir akdi ilişkiye istinaden hava aracında bulunan kişilerin de bu sebeple yolcu sıfatı bulunmamaktadır. Örneğin hizmet sözleşmesi uyarınca hava aracından bulunan kabin ekibi yolcu statüsünde değildir. Kırman, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, 26.

⁹⁴ Kırman, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, 25; Misili, *Hava Özel*, 191.

⁹⁵ Zarar gören kişi Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Genel Şartları A.2 maddesinde şu şekilde tanımlanmıştır: "Olay sonucu, tazminat talebinde bulunmayı gerektiren zarara uğrayan yolcu ya da deniz aracında seyahat etmeyen ancak kaza nedeniyle zarara uğrayan üçüncü kişileri ya da ölenin desteğinden yoksun kalanları, ifade eder." Bununla birlikte hava taşımaları için hava aracında bulunmayan ama kaza nedeniyle zarara uğrayan üçüncü kişinin TSHK m.132 hükmüne göre taşıyıcının yaptırdığı sorumluluk sigortasına dayanarak sigortacıya başvurma hakkı yoktur. Zira bu sigorta ile taşıyıcının akdi sorumluluğu nedeniyle doğacak zararlardan dolayı tazminat talepleri teminat altına alınmaktadır. Akit dışı sorumluluk için işletenlerin TSHK m. 138 uyarınca ayrıca mali sorumluluk sigortası yaptırmaları gerekmektedir.

⁹⁶ Işıklar, *Atina Sözleşmesi*, 159.

⁹⁷ Bülent Sözer, "Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun Hükümlerin Göre Taşıyan ve İşletenin Sorumluluğu", *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, 12/4 (1984), 3 (Sorumluluk); Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 210; Bozkurt Bozabalı, *Sorumluluk*, 105; Canbolat, *Hava Taşıma*, 47.

görüşlerin dayanağını oluşturduğu görülmektedir. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulması da TSHK m. 123'e göre kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli tüm tedbirleri aldıklarını ya da bu tedbirlerin alınmasına olanak bulunmadığını ispatlaması durumunda mümkün olacaktır. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulduğu durumlar Varşova Konvansiyonu m.20/1'de de benzer şekilde düzenlenmiştir⁹⁸. Öğretide bir görüş, taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için objektif olgulara dayanan iki kurtuluş beyyinesine sahip olduğunu ve bu beyyinelerin hiçbirinde taşıyıcının kusursuzluğunu ispatlamasının aranmadığını dolayısıyla taşıyıcının sorumluluğunun objektif sorumluluk niteliğinde olduğunu ileri sürmüştür⁹⁹. Bizim de katıldığımız diğer görüşe göre ise taşıyıcının sorumluluğu subjektif kusur sorumluluğudur¹⁰⁰. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulması, basiretli bir tacirden beklenecek ölçüde tüm tedbirleri aldığını ya da gerekli tedbirlerin alınmasının imkânsız olduğunu ispatlaması durumunda mümkün olacaktır. Taşıyıcının ispatlaması gereken bu hususlar somut, subjektif ve maddi niteliktedir¹⁰¹. Taşıyıcının zararın meydana gelmemesi için gereken önlemleri almaması özen yükümlülüğünün ihlali anlamına gelecek ve dolayısıyla sözleşmede yükümlendiği edimi gereği gibi ifa etmediği için kusurlu kabul edilecektir¹⁰². Buna karşın, gerekli tüm tedbirleri aldığını ispat ettiğinde özen yükümlülüğünü ihlal etmediği konusunda kusursuzluğunu da ispat etmiş olacaktır. Dolayısıyla taşıyıcının sorumluluğunun ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olduğu kanaatindeyiz. Taşıyıcının kanunda öngörülen kurtuluş beyyinelerinden yararlanarak sorumluluktan kurtulması durumunda sigortacının da sorumluluğun sona erecektir¹⁰³.

B. Sorumluluğun şartları

1. Kaza

Yolcu taşıma sözleşmesi ile taşıyıcı, yolcuyla A noktasından B noktasına sağ salim götürme borcu altına girmektedir. Taşıyıcının bu borcu, yolcunun hava aracına biniş işlemleri ile başlayıp iniş işlemleri tamamlanana kadar devam etmektedir¹⁰⁴. Dolayısıyla bu süre içinde bir kazanın meydana gelmesi taşıyıcının akdi sorumluluğunu doğurur.

TSHK ve diğer uluslararası sözleşmeler "kaza" tabirini kullanmış fakat buna ilişkin bir tanım getirmemiştir. Bu kaza tabiri yolcunun uğradığı kişisel zararlara ilişkin olarak kullanılmıştır. Buna karşın bagaja ya da yüke ilişkin sorumluluğu düzenleyen TSHK m. 121, Varşova Konvansiyonu m. 18 ve Montreal Konvansiyonu m. 18 hükümlerinde "olay" tabiri tercih edilmiştir. Düzenlemelerdeki bu ikilik kaza kavramının olay kavramından farklı yorumlanmasına sebep olmuştur. Öğretideki baskın görüşe göre, "kaza" kavramı "olay" kavramından daha dar yorumlanmalıdır¹⁰⁵. Amerikan Yüksek Mahkemesi de "kaza" ibaresini alışılmadık, beklenmedik, kasıtsız olaylara karşılık geldiğini ve "kaza" tabirinin "olay" tabirinden daha dar bir anlama sahip olduğunu belirtmiştir¹⁰⁶. Buna göre kaza, ani, beklenmedik ve

⁹⁸ Montreal Konvansiyonu'na göre sorumluluktan kurtulduğu haller için bkz. Başlık IV, D.

⁹⁹ Ülgen, *Hava Taşıma*, 157; İnci Deniz, "Varşova Konvansiyonu'nda Taşıyıcının Sorumluluğu", *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, 50/1-2 (1984), 470 vd. (Varşova).

¹⁰⁰ Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 212; Bozkurt Bozabalı, *Sorumluluk*, 267; Sözer, "Sorumluluk", 22 vd.; Bozkurt Bozabalı, "Sigorta", 140.

¹⁰¹ Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 211; Canbolat, *Hava Taşıma*, 50.

¹⁰² Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 212; Bozkurt Bozabalı, *Sorumluluk*, 267; Sözer, "Sorumluluk", 22 vd.

¹⁰³ Bozkurt Bozabalı, "Sigorta", 141.

¹⁰⁴ Ülgen, *Hava Taşıma*, 161; Canbolat, *Hava Taşıma*, 52.

¹⁰⁵ Ülgen, *Hava Taşıma*, 161; İnci Deniz, Yolculara Gelen Zararlardan Dolayı Varşova Konvansiyonu'nda Hava Taşıyıcısının Sorumluluğunun Şartları (1971 T. Guatemala değişikliğiyle birlikte), *İstanbul Üniversitesi Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 13/16 (1996), 93 (Yolcu). Olena Bokareva, "The Meaning of "Accident" under the Montreal Convention in Light of CJEU", *Regulation of Risk, Transport, Trade and Environment in Perspective* (Boston: Brill Nijhoff, 2022), 167.

¹⁰⁶ Bahsi geçen karar için bkz. <https://www.refworld.org/cases,USSCT,4152e0ffc.html> (Erişim 15 Eylül 2023). Karar ile ilgili açıklamalar için bkz. Bozkurt Bozabalı, *Sorumluluk*, 131; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 217. Varşova ve Montreal Konvansiyonu'na ilişkin kararlarda kendisine sıkça atfı yapılan 1904 yılında Fenton v. Thorley Co. davasında kaza şu şekilde tanımlanmıştır: " 'Kaza' kelimesi, anlamı açıkça tanımlanmış teknik bir hukuki terim değildir. Genel olarak, ancak yasal yükümlülüklerle atıfta bulunarak konuşursak, kaza, zarar veya kayıp meydana getiren herhangi bir istenmeyen ve beklenmedik olay anlamına gelir. Ancak, genellikle sebebi dışında herhangi bir istenmeyen ve beklenmeyen kayıp veya zararı ifade etmek için

dışarıdan kaynaklanan bir olay şeklinde tanımlanmaktadır¹⁰⁷. Uçağın basınç ayarlama sisteminin bozulması, türbülans nedeniyle ayakta olan yolcunun kafasını kabine vurması, kötü hava şartları, hatta uçak kaçırma, terörizm vb. sonucu meydana gelen zararlar gibi havacılığın yapısından kaynaklanan riskler, kaza kavramı içinde değerlendirilmektedir¹⁰⁸.

Kazanın dışarıdan kaynaklanmasından kasıt yolcunun kendisinden kaynaklı olmaması anlamına gelir. Air France v. Saks¹⁰⁹ örneğinde, davaya konu olan olayda uçağın içindeki basınç nedeniyle yolcunun sol kulağında kalıcı işitme kaybı meydana gelmiştir. Yolcu işitme kaybının uçağın basınç sisteminin bakım ve işletiminin ihmalinden kaynaklandığını iddia etmiştir. Mahkeme ise taşıyıcının Montreal Konvansiyonu m. 17 kapsamında sorumluluğunun söz konusu olabilmesi için yolcunun yaralanmasının yolcunun dışında meydana gelen beklenmedik ve olağandışı bir olaydan kaynaklanması gerektiğini buna karşılık bu yaralanmanın yolcunun kendi iç tepkisinden kaynaklandığını ve dolayısıyla ilgili madde kapsamında taşıyıcının sorumluluğunun söz konusu olmadığını belirtmiştir¹¹⁰.

Taşıyıcının sorumluluğunun söz konusu olması için meydana gelen kazanın uçakta ya da uçağa binme veya uçaktan inme faaliyetleri esnasında meydana gelmesi gerekmektedir. Dolayısıyla bu zaman aralıklarının tespiti önemlidir. Yolcunun uçakta olduğu süre, taşıyıcının sözleşmeden kaynaklanan borcunun ifası için yolcunun hava aracına alınmasından varış yerinde uçağı terk etmesine kadar geçen süreye karşılık gelmektedir¹¹¹. Sözer'in de ifade ettiği üzere burada önemli olan kazanın uçakta meydana gelmesi değil -kaza uçağın içinde ya da dışında meydana gelsin- o sırada yolcunun uçakta

kullanılır ve sebebi bilinmiyorsa, kayıp veya zararın kendisi kesinlikle bir kaza olarak adlandırılacaktır. 'Kaza' kelimesi sıklıkla hem sebebi hem de sonucu ifade etmek için kullanılır, aralarında ayırım yapılmaya çalışılmaz." Açıklamalar için bkz. Bokareva, *Accident*, 160.

¹⁰⁷ Ülgen, *Hava Taşıma*, 162; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 216; Attila Sipoz, "The Liability of the Air Carrier for Damages and the State of Health of Air Passenger", *Hungarian Journal of Legal Studies*, 61/1 (2020), 94. Öğretide Deniz, kazanın taşıyıcının ve adamlarının fiilinden bağımsız bir olayın anlaşılması gerektiği görüşündedir. Bununla birlikte yazar, taşıyıcının ve adamlarının ihmalinden kaynaklanan olayların kaza olarak nitelendirilmeyeceği gerekçesiyle bundan doğan zararın Konvansiyon'un 17.maddesi kapsamına girmeyeceği sonucunun doğmayacağını ifade etmiştir. Çünkü kaza, olaya göre beklenmedik, olağan üstü olmak gibi daha ağır bir niteliğe sahiptir ve Konvansiyon'un 17.maddesi bu şekilde karakterize edilen kazadan taşıyıcıyı sorumlu tuttuğuna göre, ondan daha basit bir özellik arz eden taşıyıcının ve adamlarının ihmalinden kaynaklanan bir olaydan evleylelikle sorumlu tutacaktır. Öyle ki bu durumda taşıyıcının sorumluluktan kurtulması mümkün olmayacağı gibi sorumluluğu sınırlandırma hakkından da bahsedilmeyecektir. Ayrıntılı açıklamalar için bkz. Deniz, "Yolcu", 96 vd.

¹⁰⁸ Bununla birlikte Yargıtay bir kararında, hava aracının kaçırılması ile hava aracına yapılacak sabotajların her ne kadar Varşova Konvansiyonu kapsamında kaza olarak kabul edilirse de bu durumlarda taşıyıcının sorumluluğunun söz konusu olmayacağını şu şekilde ifade etmiştir: " ...hava aracının kaçırılması ile hava aracına yapılacak sabotajlar, Varşova Konvansiyonu'nun 17.maddesi anlamında kaza olarak kabul edilmekte ise de, güvenlik tedbirlerinin, devletin emniyet birimlerince alındığı ve taşıyıcının yapabileceği başka bir şey olmadığı hususunun, taşıyıcı tarafından ispatlandığı hallerde sorumluluğun söz konusu olmayacağını tabii bulunmasına ve gerek 14.7.1979 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan 7/17694 sayılı ve gerekse 14.8.1997 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanan 97/9707 sayılı yönetmelik hükümlerine göre, tedbir alma görevinin davalı taşıyıcıya ait olmamasına göre davacının tüm temyiz itirazlarının reddi..." Bkz. Yargıtay 11.Hukuk Dairesi, K. 2000/9075 (20 Kasım 2000), www.lexpera.com.tr (Erişim 11 Şubat 2024).

¹⁰⁹ Açıklamalar için bkz. Bokareva, *Accident*, 165.

¹¹⁰ Bokareva, *Accident*, 165. Benzer bir karar da Barclay v. British Airway Plc davasında verilmiştir. Yolcu koltuğuna doğru yürürken uçağın zeminine gömülü plastik bir şerit üzerine basıp kaymış ve sağ dizini yaralamıştır. Kaymanın nedenine ilişkin herhangi bir açıklama yapılmamıştır. Temyiz Mahkemesi temyiz başvurusunu reddetmiş ve Madde 17(1)'de yer alan "kaza" teriminin, uçağın olağan, normal ve beklenen işleyişinin bir parçası olmayan, yolcu tarafından yapılan veya ihmal edilen herhangi bir şeyden bağımsız olarak meydana gelen farklı bir olayı ifade ettiğine karar vermiştir. Sebep olan olayın yolcunun "dışında" olması gerekmektedir. Mahkeme, davacı için harici olarak değerlendirilebilecek bir kaza olmadığına karar vermiştir. Bu, yolcunun uçağın normal işleyişine karşı özel, kişisel veya kendine özgü tepkisinin bir örneği olarak kabul edilmiştir. Bkz. Bokareva, *Accident*, 168. Yargıtay'ın kararına konu olan bir olayda ise yolcu uçağın havalanmasından kısa bir süre sonra rahatsızlanmış; saatler sonra iniş yapan uçaktan hastaneye sevk edilmesine rağmen uçuş sırasında geçirdiği mide kanamasına erken müdahale edilememesi sebebiyle birkaç gün içinde hayatına kaybetmiştir. Yolcunun mirasçılarının destekten yoksun kalma ve manevi tazminat istemli açtığı davada ilk derece mahkemesi *uçuşta görevli kokpit ve kabin ekibinin görevlerini uçuş ve havayolu prosedürlerine uygun olarak yaptıkları, hastanın uçaktan bilinci açık ve genel durumunun "orta" seviyede olarak ambulansa teslim edildiği ve uçuştan sonraki tedavinin devamı sırasında hayatını kaybetmesinden uçuş, uçuş ekibi ve davalı taşıma şirketine sorumluluk yüklenemeyeceği gerekçesiyle* davanın reddine karar vermiştir. İlgili karar için bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 2020/3560 (22 Eylül 2024), www.lexpera.com.tr (Erişim 3 Şubat 2024).

¹¹¹ Sözer, "Sorumluluk", 36; Deniz, "Yolcu", 99; Bozkurt Bozabalı, *Sorumluluk*, 149; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 220.

bulunmasıdır¹¹². Uçakta olma durumu açıkça anlaşılabilir bir kavram olarak görünse de Amerikan Bölge Mahkemesi'nce görülen *Husserl v. Swissair* davasında uçağın kaçırıldığı ve Ürdün çölüne inmeye zorlandığı, yolcuların uçaktan otele götürüldüğü bir durumu kapsayacak şekilde genişletilmiştir¹¹³. Dolayısıyla yolcunun "hava aracında bulunuyor olduğu zaman" her somut olaya göre değerlendirilmelidir.

Uçağa biniş ve iniş işlemleri sırasında meydana gelen kazadan da taşıyıcı sorumludur. Uçağa biniş işleminden sadece yolcunun uçağın içine girmesi ya da iniş işleminden sadece yolcunun uçağı terk etmesi anlaşılmaz¹¹⁴. Yolcunun uçağa binme ve uçaktan inme faaliyetlerinin terminal dâhil uçak dışındaki alanları da kapsadığı yönünde yargı kararları mevcuttur. Konuya dair öncü kararlardan biri ABD Yüksek Mahkemesi tarafından verilmiştir¹¹⁵: Mahkeme bir yolcunun uçağa binmeden önce, biletini kontrol masasında havayolu şirketine ibraz etmesi, havayolu şirketinden biniş kartını, bagaj fişini ve atanmış koltuk numarasını alması, yetkililer tarafından uygulanan pasaport kontrolünden geçmesi, polis tarafından üstünün aranması ve el bagajlarının kontrol edilmesi, havayolu şirketinin otobüsüne yürümesi, otobüse binmesi, otobüsten inip uçağa yürümesi aşamalarından geçmesi gerekmektedir. Mahkeme bu faaliyetlerden hangisinin biniş işlemleri kapsamında değerlendirilmesi gerektiğinin yolcunun taşıyıcının kontrolü altında olup olmadığının, kazanın meydana geldiği yerin ve faaliyetin incelenmesi neticesinde karar verilmesi gerektiğini belirtmiştir. *Tripartite test* (üçayaklı test) olarak adlandırılan bu sistemin birçok Amerikan mahkemesi kararında benimsendiği görülmektedir¹¹⁶. Yolcu, check-in noktasında, uçağın kapısında ya da bagaj kontrolünde taşıyıcının kontrolindedir; buna karşın yürüyen merdivenlerde, tuvaletlerde, restoranlarda, duty free mağazalarında, pasaport kontrolünde¹¹⁷, pasaport kontrolü ile biniş kapısı arasındaki diğer taşıyıcıların ve yolcuların ortak alanında¹¹⁸ taşıyıcının bir kontrolü bulunmamaktadır. Dolayısıyla yolcunun taşıyıcının kontrolünde olmadığı alanlarda meydana gelen kazadan dolayı bir zarara uğraması taşıyıcının sorumluluğunu doğurmayacaktır.

Yolcunun iniş işlemlerini gerçekleştirirken uğradığı zarardan da taşıyıcı sorumludur¹¹⁹. Dolayısıyla iniş işlemlerinin ne zaman sona erdiğinin belirlenmesi gerekmektedir. *Catherina E. Mcdonald v. Air Canada*

¹¹² Bülent Sözer, Hava Yolu ile Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucunda Doğan Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, 9/3 (1978), 778 (Yolcu). Aynı yönde bkz. Ülgen, *Hava Taşıma*, 164; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 220.

¹¹³ Christoffer Thalin, *The Air Carrier's Liability for Passenger Damages* (İsveç: Lund Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2002) 23; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 220; Bozkurt Bozabalı, *Sorumluluk*, 149.

¹¹⁴ Deniz, "Yolcu", 101; Sözer, "Yolcu", 784. Yargıtay bir kararında biniş işlemlerinin ne zaman başladığını iniş işlemlerinin ise ne zaman tamamlandığını şu şekilde ifade etmiştir: "Yolcunun hava limanındaki binadan uçağa binmek üzere ayrılması anında biniş süreci başlar; taşıma sözleşmesinin tam ve gereği gibi ifa edildiğinin kabulüne elverişli bir şekilde, yolcunun tamamen kendi serbest iradesi ile hareket edebileceği bir noktaya ulaşması ile iniş işlemleri tamamlanır." Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 2015/2613 (26 Şubat 2015), www.lexpera.com.tr (Erişim 13 Şubat 2024).

¹¹⁵ Day v. Trans World Airlines davasına dair ayrıntılı açıklamalar için bkz. Eman Naboush, "Air Carrier's Liability for the Safety of Passengers during Covid-19 Pandemic", *Journal of Air Transport Management*, 89 (2020), 3; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 221; Sözer, "Yolcu", 780.

¹¹⁶ *Evangelinos v. Trans World Airlines, Inc.*, 550 F.2d 152 (3d Cir. 1977), bkz. <https://casetext.com/case/evangelinos-v-trans-world-airlines-inc>; *Abu Hamdeh v. American Airlines, Inc.*, 862 F. Supp. 243 (E.D. Mo. 1994), bkz. <https://casetext.com/case/abu-hamdeh-v-american-airlines-inc>. Bu kriterlere ek olarak mahkemenin, yolcunun davalı havayolu şirketinin uçuşuna fiilen binmesinin yakınlığını da dikkate aldığı görülmektedir. İlgili mahkeme kararı için bkz. *Buonocore v. Trans World Airlines, Inc.*, 900 F.2d 8 (2d Cir. 1990), <https://casetext.com/case/buonocore-v-trans-world-airlines-inc> (Erişim 11 Şubat 2024).

¹¹⁷ Örneğin, pasaport kontrolü biniş işlemlerinden biri olarak kabul edilmez. Çünkü bu işlem doğrudan taşıma sözleşmesinin ifası ile ilgili değildir. Ayrıntılı açıklamalar için bkz. Deniz, "Yolcu", 105.

¹¹⁸ Yürüyen merdivenlerden düşüp yaralanan yolcunun, taşıyıcıya karşı açtığı davada mahkeme, davacının ortak kullanım alanında bir zarara uğradığını ve bu yerin taşıyıcının gözetimi altında bulunmadığını ifade etmiş ve diğer kriterleri de değerlendirdikten sonra davanın reddine karar vermiştir. Bkz. *Abu Hamdeh v. American Airlines, Inc.*, 862 F. Supp. 243 (E.D. Mo. 1994), <https://casetext.com/case/abu-hamdeh-v-american-airlines-inc> (Erişim 11 Şubat 2024).

¹¹⁹ Bir olayda, yolcu uçaktan inerken ayağının merdivene takılıp düşmesi sonucu kalçasında meydana gelen kırıklar sebebiyle geçirdiği operasyonlardan ve iş görememesinden dolayı maddi ve manevi tazminat talebiyle taşıyıcı karşı dava açmış ve ilk derece mahkemesi davanın kısmen kabulüne hükmetmiştir. Davalı tarafından kararın temyiz edilmesi üzerine Yargıtay şu gerekçe ile davalının temyiz itirazının reddine karar vermiştir: "Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına, davalı taşıyıcının taşıma hukuku kuralları gereğince yolcusunu götürülmesi gereken yere sağ ve salim olarak ulaştırmakla yükümlü olup, yolculuk

davasında, yolcunun tedarik edilen her türlü mekanik aracı kullanarak uçaktan indiği ve terminal içinde güvenli bir noktaya ulaştığı zaman, bina içindeyken taşıyıcının yolcusu statüsünde olsa bile iniş işlemlerinin sona ereceği belirtilmiştir¹²⁰. Birleşik Devletler Temyiz Mahkemesi'nin kararına konu olan bir olayda, pasaport kontrolünden geçen yolcu bagajını teslim almış ve sonrasında gümrük kontrolüne giderken yaralanmıştır. Mahkeme ise bagajın teslim alınmasıyla iniş işlemlerinin sona erdiğine karar vermiştir¹²¹. Öğretide de bagaj teslim faaliyetinin iniş işleminin son aşamasını teşkil ettiği, anılan faaliyetten sonra taşıyıcının taşıma sözleşmesiyle ilgili olarak yerine getirmesi gereken başka mükellefiyetinin kalmadığı yani sözleşmenin gerektiği gibi ifasının gerçekleştiği kabul edilmektedir¹²².

2. Zarar

a. Zararın görünüm biçimleri

Uçakta, uçağa binış ve uçaktan iniş faaliyetleri sırasında meydana gelen kazadan taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için yolcunun bir zarara uğramış olması gerekir. TSHK m. 120'de *yolcunun ölümü veya herhangi bir cismani zarara uğraması*, Varşova Konvansiyonu m. 17'de *yolcunun ölümü veya yaralanması veya herhangi bir bedeni zarara uğraması* ve Montreal Konvansiyonu m. 17'de *yolcunun ölümü ya da bedensel yaralanması* zararın görünüm biçimleri olarak düzenlenmiştir.

Yolcunun meydana gelen kaza neticesinde ölmesi, taşıyıcının yolcuyla sağ salim varış yerine ulaştırma borcuna aykırılık teşkil etmekte¹²³; dolayısıyla yolcunun ölümü halinde taşıyıcının sorumluluğu gündeme gelmektedir. Bununla birlikte, taşıyıcının sorumluluğu için meydana gelen kaza ile ölüm arasında uygun illiyet bağının olması gerekir¹²⁴. Aksi takdirde yani illiyet bağının kesilmesi durumunda kaza ile zarar arasındaki sebep sonuç ilişkisi ortadan kalkacağı için taşıyıcının sorumluluğundan bahsedilmeyecektir. Yolcunun ölümü nedeniyle meydana gelen zararların neler olduğunun tespiti davaya bakan mahkemenin hukukuna göre belirlenecektir. Buna göre Türk hukukunun uygulanacağı davalarda TSHK m. 106'da yapılan atıf dolayısıyla TTK m.914 ile TBK m. 53 hükümleri uygulama alanı bulacaktır¹²⁵. Bu kapsamda, cenaze ve defin giderleri; yolcunun ölümünün hemen gerçekleşmemesi durumunda tedavi giderleri ve çalışma gücünün kaybından ya da azalmasından dolayı meydana gelen kayıplar; ölenin desteğinden yoksun kalanların uğradığı zararlar¹²⁶ tazminatın kapsamına dahil olan zararlardır¹²⁷.

TSHK'da yolcunun *cismani zarara* uğraması da taşıyıcının sorumluluğunu doğuran hallerden biri olarak düzenlenmiştir. Varşova Konvansiyonu'nda *bodily injury* olarak geçen tabir Türkçe'ye bedensel zarar olarak çevrilmiş ve bedensel zarar Amerikan mahkemeleri kararlarında sadece somut ve maddi zarar şeklinde değerlendirilmiş ve manevi zararları kapsam dışında bırakmıştır¹²⁸. TSHK'da kanun koyucunun tercih ettiği cismani zarar kavramı, öğretide, bedensel zararların yanında, manevi zararların

sırasında meydana gelen zararlardan kusursuzluğunu ispat etmediği sürece sorumlu olduğuna, somut olayda taşıyıcının kusursuzluğunu ispat edemediğinin anlaşılmasına göre davalı vekilinin aşağıdaki bent dışında kalan sair temyiz itirazlarının reddi gerekmektedir." Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 2015/11962 (12 Kasım 2015), www.lexpera.com.tr (Erişim 13 Şubat 2024).

¹²⁰ Naboush, "Safety of Passengers", 4.

¹²¹ Smith v. Air Canada davasıyla ilgili açıklamalar için bkz. Deniz, "Yolcu", 110-111.

¹²² Deniz, "Yolcu", 111; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 225.

¹²³ "...davalı taşıyıcının taşıma hukuku kuralları gereğince yolcusunu götürülmesi gereken yere sağ ve salim olarak ulaştırmakla yükümlü olup, yolculuk sırasında meydana gelen zararlardan kusursuzluğunu ispat etmediği sürece sorumlu olduğuna, somut olayda taşıyıcının kusursuzluğunu ispat edemediğinin anlaşılmasına göre davalı vekilinin aşağıdaki bent dışında kalan sair temyiz itirazlarının reddi gerekmektedir." Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 2015/11962 (12 Kasım 2015), www.lexpera.com.tr (Erişim 13 Şubat 2024).

¹²⁴ Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 231; Canbolat, *Hava Taşıma*, 58.

¹²⁵ Ülgen, *Hava Taşıma*, 168; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 231; Canbolat, *Hava Taşıma*, 56.

¹²⁶ Uçak kazasında ölen yolcunun eşi lehine destekten yoksun kalma tazminatına hükmedilen Yargıtay kararı için bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 2008/11944 (25 Ekim 2008), www.lexpera.com.tr (Erişim 13 Şubat 2024).

¹²⁷ Deniz, "Yolcu", 113.

¹²⁸ Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 226.

da bu kapsamda tazminata konu olup olmayacağı noktasında çok tartışılmıştır¹²⁹. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonun iç hukukumuzda yürürlüğe girmesi üzerine, Montreal Konvansiyonu m.29'da bu durum akit devletler açısından netlik kazanmıştır. Bu hükme göre, manevi tazminat ne maddi tazminatla birlikte ne de münferit olarak talep edilebilecektir¹³⁰. Buna karşın yurtiçi taşımalar açısından bu konu tartışmalıdır ve TSHK'da manevi tazminata hükmedilmesini engelleyen bir hüküm bulunmamaktadır. Buna göre, hâkim cismani zarar kavramının, kişinin duyduğu elemi, manevi ıstırapı da içerdiğini kabul edecek olursa manevi tazminata karar verebilecektir. Bununla birlikte, hâkim, TSHK'da bu konuda açık bir hüküm olmaması nedeniyle, ikinci sırada uygulanması gereken uluslararası anlaşmaya, yani son olarak hukukumuzda yürürlüğe giren Montreal Konvansiyonunu uygulayacak olursa bu durumda manevi tazminat yolu yine kapanmış olacaktır¹³¹. Öğretide katıldığımız bir görüşe göre, TSHK kapsamında ölüm ve cismani zarar gibi kavramlar ve bundan doğan zararların TBK hükümlerine göre belirlenecek, dolayısıyla TBK m. 56 hükmüne göre manevi tazminat her halükârda istenebilecektir¹³². Bununla birlikte vücut bütünlüğünün ihlali sebebiyle ortaya çıkan manevi zararlar, TBK m. 56'ya göre manevi tazminatın konusunu oluşturabilir¹³³. Öğretide cismani zarar kavramının geniş yorumlanması, vücut bütünlüğünün ihlali söz konusu olmaksızın ortaya çıkan zararların da bu kapsamda değerlendirilmesi gerektiği ileri sürülmüştür¹³⁴.

b. Sigorta teminatı kapsamındaki zararlar

MSSHY m. 2'de Yönetmelik'in kapsamı şu şekilde açıklanmıştır: *"Bu Yönetmelik, taşıyıcının; yolcunun ölümü veya herhangi bir bedensel zarara uğramasına neden olan ve hava aracında veya binış yahut iniş esnasında meydana gelen kaza ile bagaj, yük veya postanın taşıma esnasında, hava aracında, havaalanında veya havaalanı dışına inilmesi halinde, taşıyıcının muhafaza ve nezareti altında bulunduğu süre içinde kaybı veya zarara uğramasından ve yolcu, bagaj, yük ve posta taşımada yaşanan gecikme dolayısıyla karşı karşıya bulunduğu hukuki sorumluluğa karşı yaptırılacak sigortayı kapsar."* Yolcunun ölümünden ve yaralanmasından doğan zararların sigorta teminatı kapsamında olduğuna şüphe yoktur. Dolayısıyla bir önceki başlıkta değindiğimiz destekten yoksun kalanların uğradığı zarar, tedavi giderleri, işgücü kaybindan dolayı meydana gelen zararlar sigorta teminatının kapsamındadır. Buna karşın, mezkûr maddede görüldüğü üzere, TSHK'dan farklı olarak cismani zarar kavramı yerine bedensel zarar kavramı tercih edilmiştir. Dolayısıyla kanımızca öğretide cismani zararın kapsamına manevi zararların girip girmediği noktasındaki tartışmanın sigorta açısından bir anlamı kalmamıştır. Yönetmelikte açıkça bedensel zarar ifadesi yer aldığı için, tıpkı karayolları zorunlu mali sorumluluk sigortasında olduğu gibi hava taşımalarına ilişkin mali sorumluluk sigortasının kapsamına da manevi tazminat taleplerinin girmesi söz konusu olmayacaktır¹³⁵. Diğer bir ifadeyle, TSHK kapsamında taşıyıcı manevi zararlardan sorumlu olsa dahi bu zararların zorunlu mali sorumluluk sigortası ile himayesi söz konusu değildir. Dolayısıyla taşıyıcının bu zararlar için ayrıca isteğe bağlı sorumluluk sigortası yaptırmasının önünde bir engel bulunmamaktadır.

C. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması

Kural olarak sigortalı taşıyıcının sorumluluğunun ortadan kalktığı durumlarda, sigortacının da meydana gelen zarardan dolayı tazminat ödemesi söz konusu değildir. Zira, sorumluluk sigortalarında

¹²⁹ Kaner, manevi zarar olarak adlandırılan ruhsal alemdeki kötüleşmeyi vücut tamlığının bozulması olarak belirtmiş ve bunun cismani zarar olarak kabul edilemeyeceğini ifade etmiştir. Bkz. Kaner, *Hava Hukuku*, 67. Buna karşın, Sözer, cismani zarar deyiminin manevi zararı da içerdiği kanısındadır. Bkz. Sözer, "Sorumluluk", 28-30.

¹³⁰ Bkz. Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 233; Sözer, "Sempozyum", 95.

¹³¹ Açıklamalar için bkz. Sözer, "Sempozyum", 96.

¹³² Bozkurt Bozabalı, "Sigorta", 132-133. Yargıtay'ın hava aracı kazası neticesinde ölen yolcunun mirasçıları için manevi tazminata hükmettiği kararı için bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 1984/5886 (28 Kasım 1984), www.lexpera.com.tr (Erişim 2 Şubat 2024).

¹³³ Deniz, "Yolcu", 115.

¹³⁴ Deniz, "Yolcu", 116.

¹³⁵ Aksi görüş için bkz. Bozkurt Bozabalı, "Sigorta", 144.

sigortacının tazminat ödeme yükümlülüğü için sözleşmede öngörülen rizikonun gerçekleşmesi yani sigortalının sorumluluğunun doğması gerekir. Sigortalı taşıyıcının, zarar görene karşı sorumluluk unsurlarındaki eksiklik ya da sahip olduğu savunma sigortacının da sahip olduğu bir savunma niteliğinde kabul edilmektedir¹³⁶. Öyle ki, TTK m.1476'da dolaylı olarak sigortacıya, sigortalıya yöneltilecek tazminat taleplerine karşı savunma yükümlülüğü getirilmiştir. Sigortacının savunmaya katılmasında menfaati söz konusu olup, açılmış olan davanın reddini sağlaması durumunda tazminatını ödemekten de kurtulmuş olacaktır.

Hava taşımalarında taşıyıcının, belirli hallerde sorumluluktan kurtulması mümkündür. Varşova Konvansiyonu'yla benzer şekilde düzenlenen TSHK m. 123'te taşıyıcı lehine iki kurtuluş beyyinesi getirilmiştir. Madde şu şekilde kaleme alınmıştır: "*Taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli olan bütün tedbirleri aldıklarını veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa sorumlu değildir.*" Taşıyıcının bu hükme göre sorumluluktan kurtulabilmesi için hükümde yer alan iki husustan birini ispatlaması gerekmektedir¹³⁷. Dolayısıyla taşıyıcı, basiretli, özenli ve tedbirli bir taşıyıcının alacağı tüm tedbirleri almış olduğunu ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilir¹³⁸. Bir diğer sorumluluktan kurtuluş imkânı kendisinin ve adamlarının gereken tedbirleri almasına imkân bulunmadığını ispatlamasıdır. Bu durum zararın mücbir sebepten ileri gelmesi haline işaret etmektedir¹³⁹. Dolayısıyla bu durumda taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için zararın mücbir sebepten ileri geldiğini ispatlaması yeterli kabul edilmelidir¹⁴⁰.

Montreal Konvansiyonu'nunda ise yolcunun ölümü ve bedensel zarara uğraması durumunda 2019'da 128.821 SDR¹⁴¹ olarak güncellenen limiti aşmayan zararlardan taşıyıcının kayıtsız şartsız sorumlu olduğu kabul edilmiştir. Bu limitin altındaki zararlar için taşıyıcının faydalanabileceği herhangi bir kurtuluş beyyinesi söz konusu değildir. Dolayısıyla bu limite kadar olan zararlardan taşıyıcı kusursuz sorumludur. Buna karşın öngörülen sorumluluk limitini aşan zararlar için taşıyıcı ilgili Konvansiyon'un 21. maddesinde düzenlenen iki halde sorumluluktan kurtulabilecektir. İlgili hükme göre taşıyıcı sorumluluktan kurtulmak için zararın, kendisinin, çalışanlarının ya da acentelerinin kusuru ile meydana gelmediğini ya da zarara üçüncü kişinin kusurunun sebep olduğunu ispatlayacaktır. Dolayısıyla Montreal Konvansiyonu hükümlerinin uygulama alanı bulduğu olaylarda her halükarda belirtilen limitin altında meydana gelen zararlardan taşıyıcı sorumludur ve sigortacı da zarar görene bu limite kadar ödeme yapmakla yükümlüdür. Bununla birlikte ödeme yapan sigortacının belirli durumlarda zarar görene ya da taşıyıcıya rücu imkânı vardır¹⁴².

TSKH'da düzenlenmeyen fakat Varşova Konvansiyonu'nda taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran bir sebep olarak karşımıza çıkan müterafik kusura da değinilmesi gerekmektedir. Buna göre, zarar görenin, zararın doğmasına ya da artmasına sebep olduğunun ispat edildiği durumlarda, davaya bakan mahkeme kendi hukuk kurallarına göre taşıyıcıyı kısmen ya da tamamen sorumluluktan kurtarabilecektir. TSHK'da düzenlenmiş olmasa da TSHK m.106'daki atıf dolayısıyla uygulanacak Varşova Konvansiyonu'nun 21.maddesi müterafik kusuru taşıyıcıyı kısmen ya da tamamen sorumluluktan kurtaran bir durum olarak kabul edilmektedir¹⁴³.

¹³⁶ Elif Beyza Akkanat Öztürk, Sorumluluk Sigortalarında Zarar Görenin Doğrudan Dava Hakkı, Türkiye Adalet Akademisi Dergisi, 11/42 (2000), 480.

¹³⁷ Taşıyıcının sorumluluktan kurtulması ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 292 vd.

¹³⁸ Sözer, "Yolcu", 768; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 293.

¹³⁹ Kırman, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, 121; Ülgen, *Hava Taşıma*, 188; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 294.

¹⁴⁰ Ülgen, *Hava Taşıma*, 188; Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 294. Bununla birlikte, gerekli önlemlerin alınmasına imkân olmaması durumunun aynı durumdaki tüm taşıyıcılar için geçerli olan bir sebepten kaynaklanması gerekir. Başka bir ifadeyle, taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaracak olan imkânsızlık objektif imkansızlıktır. Açıklamalar için bkz. Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 295.

¹⁴¹ https://www.icao.int/secretariat/legal/Pages/2019_Revised_Limits_of_Liability_Under_the_Montreal_Convention_1999.aspx (Erişim 18 Şubat 2024).

¹⁴² Bkz. Başlık VII, B, 2.

¹⁴³ Ülgen, *Hava Taşıma*, 188; Kırman, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, 121.

Taşıyıcıya karşı açılacak sorumluluk davaları ulusal ve uluslararası mevzuatta belirli sürelerle sınırlandırılmıştır. TSHK m. 131'de bu süre *hava aracının varma yerine geldiği ya da gelmesi gerektiği tarihten veya taşımanın durduğu tarihten* başlamak üzere iki yıldır. Hükmün devamında, TSHK m. 14 gereğince rapor tanzimi gereken hallerde, m.14 gereğince Resmî Gazete ile yapılacak duyuru tarihinden itibaren işlemeye başlayacaktır¹⁴⁴. Varşova Konvansiyonu ve Montreal Konvansiyonu'nda da aynı süre yer almaktadır¹⁴⁵. İki yıllık bu süre hak düşürücüdür¹⁴⁶. Bu süre zarfında sorumluluk davasının açılmaması taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran bir diğer sebep olarak karşımıza çıkmaktadır. Dolayısıyla bu durumda sigortacının da sorumluluğu sona ermektedir.

D. Taşıyıcının sınırsız sorumluluğu

TSHK m. 124'te düzenlenen hüküm uyarınca taşıyıcının sorumluluğu sınırlıdır. Bununla birlikte TSHK' da hüküm altına alınan iki halde taşıyıcı sınırlı sorumluluktan yararlanma imkânını kaybeder. Bunlardan biri taşıyıcının, yolcuyu biletsiz ya da TSHK m. 107'deki bilgileri içeren bir bilet vermeden kabul etmesi durumudur. İkinci ise TSHK m. 126'da "*Zararın, taşıyıcının veya adamlarının zarar vermek kastı ile veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptıkları bir hareket veya ihmâl sonucunda meydana geldiği ispat edildiği takdirde; bu Kanunda öngörülen sorumluluk sınırları uygulanmaz.*" şeklinde düzenlenen durumdur¹⁴⁷. Varşova Konvansiyonu'nunda da taşıyıcının sorumluluğunu normal ve olağanüstü rejim olmak üzere iki şekilde düzenlenmiştir¹⁴⁸. Normal rejime göre taşıyıcının sorumluluğu sınırlıdır. Bununla birlikte, olağanüstü rejime göre meydana gelen zarardan taşıyıcı sınırsız sorumludur. Olağanüstü rejim, zararın, taşıyıcının adamlarının zarar vermek

¹⁴⁴ Yargıtay'ın kararına konu olan bir olayda, uçak düşmesi sonucu yaralanan yolcu hem taşıyıcıya hem sigortacıya birlikte dava açılmış; davalılar ise zamanaşımı definde bulunmuştur. Yargıtay ise ilk derece mahkemesi tarafından davacının talebinin kısmen kabulü ile sonuçlandırılan davayı şu gerekçe ile onamıştır: "*....Anılan maddedeki iki yıllık sürenin bir zaman aşımı süresi olmayıp, hak düşürücü süre olduğu madde metninden açıkça anlaşılmaktadır. Nitekim, doktrinde de bu sürenin hak düşürücü bir süre olduğunu kabul edilmektedir. (Bkz.Dr.H.Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi, Ankara, 1978, Shf.228 vd. Dr. A. Kırman, Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, Shf.172 vd.) Davada uyuşmazlık konusu olan husus, TSHK'nun 131. maddesinde öngörülen hak düşürücü sürenin başlangıç tarihidir. Anılan maddede bu sürenin, aynı yasanın 14. maddesi gereğince rapor düzenlenmesi gereken hallerde, raporun Resmi Gazete ile yapılacak duyuru tarihinden itibaren, işlemeye başlayacağı açıkça hükme bağlanmış bulunmaktadır. Olay sivil hava aracının oluşturduğu bir kazaya ilişkin olmakla, aynı yasanın 10 ve onu izleyen maddelerinde belirlenen soruşturmanın yapılması ve sonuçta oluşturulacak raporun yine aynı yasanın 14/3 ncü maddesi gereğince Resmi Gazete ile duyurulması gerektiğine ve Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü'nün 07.11.2001 günlü yazısında da dava konusu uçak kazası nedeniyle soruşturmanın tamamlandığı ve fakat raporun henüz Resmi Gazete'de yayınlanmadığı bildirildiğine göre, davanın süresinde açıldığı kabulüne ilişkin mahkeme kararında bir isabetsizlik bulunmamasına ve dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına göre, mümeyiz davalılar vekillerinin tüm temyiz itirazlarının reddi ile hükmün onanması gerekmektedir.*" İlgili karar için bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 2003/3146 (1 Nisan 2003), www.lexpera.com.tr (Erişim 14 Şubat 2024).

¹⁴⁵ Varşova Konvansiyonu m. 29'da "*Varış yerine ulaşma tarihinden veya uçağın ulaşması gereken tarihten veya taşımanın durduğu tarihten başlamak üzere 2 yıl içinde, dava açılmazsa tazminat hakkı düşecektir*" ve Montreal Konvansiyonu m.35'te "*Eğer bir dava varış yerine ulaşma tarihinden ya da hava aracının ulaşmış olması gereken ya da taşımanın durdurulduğu tarihten itibaren hesaplanan iki yıllık bir süreç içerisinde açılmazsa, hasara dair haklar geçersiz olacaktır.*" şeklinde düzenlenmiştir.

¹⁴⁶ Bu sürenin zamanaşımı süresi olarak kabul edilmesinin hakkaniyete uygun ve taşıyıcı karşısında zayıf konumda olan yolcunun korunması için gerekli olduğu yönünde bkz. Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 305.

¹⁴⁷ Yargıtay verdiği bir kararda taşıyıcının adamlarının dikkatsizce, pervasızca hareketleri sebebiyle sınırlı sorumluluktan yararlanma imkanının olmadığına hükmetmiştir: "*....havanın karlı ve bulutlu olduğu, havada Stratüs Tipi Bulutların mevcut bulunduğu, uçağın iniş sırasında kuşbaşı büyüklüğünde kar yağmakta olduğu, 3250 feet yükseklikte iken uçağın çok ani bir sarsıntı geçirdiği ve bu hareketin ne olduğunu pilotların anlamadıkları ve o andan itibaren uçağın anormal bir duruma girdiği, pistin de karlı olduğu, bir sileceğin çalışmadığı ve pilotlardan birinin sileceği çalıştırmaya uğraştığı, buna rağmen pilotların inmeye çalışmaları, 300 feet'ten sonra alet kontrolünü terkederek çalışmayan sileceğe ve hava şartlarına rağmen gözle iniş yapmaya teşebbüs etmeleri gibi hususlar saptanmıştır. Çubuk Asliye Ceza Mahkemesi'nin de isabetle teşhis ettiği gibi, (sh. 9), binnetice çok kötü hava şartları içinde olmalarına rağmen pilotların "ihtiyatsız derecede bir cesaretle" pervasızca bir hareketle iniş geçmişi olmalarının, olayın gerçekleşmesinde, başlıca etken olduğu anlaşılmaktadır. Yüzlerce kişinin hayatı ellerinde olan pilotların, onların hayatlarını tehlikeye sokacak böyle pervasızca hareketlere kalkışmak lüzumsuz cesaret örneği vermek hak ve yetkileri yoktur. Varşova Sözleşmesi'nin 25. maddesinin, en ufak böyle bir tedbirsizlik halinde sınırlı sorumluluğu kaldırmasının nedeni de pilotların, yolcuların hayatını tehlikeye sokabilecek en küçük bir hareketten dahi kaçınmalarını sağlamaya yönelik olduğu anlaşılmaktadır. Bu açıklanan nedenlerle davalı F1.'nin artık sınırlı sorumluluk şartına dayanması mümkün olmayıp, davacıların tüm zararlarından sorumlu tutulmaları gerekmektedir.*" Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 1984/5886 (28 Kasım 1984), www.lexpera.com.tr (Erişim 4 Şubat 2024).

¹⁴⁸ Deniz, "Yolcu", 90.

kastıyla veya zararın doğam ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucunda meydana geldiği ispatlanırsa Konvansiyon'daki sözleşme limitlerinin uygulanmayacağı ifade edilmiştir.

TSHK'da ve ilgili konvansiyonlarda düzenlenen bu ikinci durumun sigorta sözleşmesinin akıbeti açısından da incelenmesi gerekir. Nitekim TTK m. 1477'de sigortacının, sigortalının kasten gerçekleştirdiği zararlardan sorumlu olmayacağı belirtilmiştir. Kural olarak zararın kasten gerçekleştirilmesi durumunda sigortacı tazminat borcundan kurtulur. Bununla birlikte zorunlu sigortalar için TTK m. 1484/1 hükmü gereğince sigortacının bunu zarar görene karşı ileri sürmesi mümkün değildir¹⁴⁹. Zarar görenin menfaati ön planda olduğu için sigortacı, kasten zarara sebebiyet verilmesi durumunda dahi zarar görene tazminat ödemekle yükümlüdür. Dolayısıyla taşıyıcının kasti ile meydana gelen kazada, sigortacının zarar gören yolculara ya da yük sahiplerine karşı sorumluluğu zorunlu sigorta miktarına kadar devam edecektir. Bununla birlikte sigortacının, sigortalısına karşı sorumluluktan kurtulduğu hal, zarara sebebiyet veren olaya "*kasten neden olma*" haliyle sınırlıdır. Dolayısıyla *ihmal* neticesinde bir zararın meydana geldiğinin ispatlanması her ne kadar taşıyıcının sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına yol açsa da sigortacının sorumluluğunu ortadan kaldırmaz. Zira sorumluluk sigortası, niteliği gereği sigortalının kusuruyla sebebiyet verdiği zararları da himaye altına almaktadır. İhmal de kusurun bir çeşidi olarak kabul edilmekte ve öğretide zararın doğmasını istememekle birlikte, gerekli özenin gösterilmemesi olarak tanımlanmaktadır¹⁵⁰. TTK m. 1429 hükmünde de sigortacının aksine sözleşme olmadığı sürece, sigortalının ihmalden kaynaklanan zararları tazminle yükümlü olduğunu düzenlemiştir. Dolayısıyla sorumluluk sigortacısı ağır ihmal de dahil olmak üzere sigortalının kast derecesine varmayan kusuru neticesinde meydana gelen zarardan sorumludur¹⁵¹. Netice itibariyle, sigortalı taşıyıcının sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybını doğuran *ihmal*, sigortacıyı sigortalıya karşı sorumluluktan kurtarmayacaktır.

V. Riziko Kavramı ve Rizikonun Gerçekleşme Zamanı

Riziko, sözleşmenin kurulması sırasında gerçekleşip gerçekleşmeyeceği veya ne zaman gerçekleşeceği belli olmayan zarar doğuran ya da zarar doğurma ihtimali bulunan olay olarak tanımlanmaktadır¹⁵². Sorumluluk sigortalarında, diğer sigortalarda olduğu gibi sigortacının yükümlülüğü, sigorta süresi içinde meydana gelen rizikolara ilişkindir. Dolayısıyla rizikonun ve gerçekleştiği anın tespiti sigortacının sorumluluğunun tespiti açısından önem arz etmektedir.

Sorumluluk süreci zarar doğuran eylemin gerçekleşmesi, zararın ortaya çıkması, zarar görenin zararın giderilmesi için zarar veren kişiye başvurması, zarar görenin zararının tazmin edilmesi gibi sınırlı sayıda olmayan aşamalardan oluşmaktadır¹⁵³. Rizikonun bu aşamalardan hangisine tekabül ettiğinin belirlenmesi gerekmektedir. Öğretide sorumluluk sigortalarında rizikonun gerçekleştiği âna ilişkin farklı görüşler ileri sürülmüştür¹⁵⁴. Bu görüşlerden biri olan sebep olayı teorisine göre, riziko, sigorta ettirenin sorumluluğunu doğuran olayın meydana geldiği anda gerçekleşmekte ve haliyle sigortacının yükümlülüğü de bu anda doğmaktadır¹⁵⁵. Bir diğer görüş olan zarar teorisine göre, riziko, sigorta

¹⁴⁹ Bkz. Başlık VII, B,2.

¹⁵⁰ Fikret Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (Ankara: Yetkin Yayınları, 2018), 601.

¹⁵¹ Abdulhamid Oğuzhan Hacıömeroğlu, *Sorumluluk Sigortasında Sigorta Himayesinin Kapsamı* (Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2017), 61 (Tez).

¹⁵² Kender, *Sigorta*, 332; Yazıcıoğlu-Şeker Öğüz, *Sigorta*, 76; Ayhan vd., *Sigorta*, 126 vd.; Çeker, *Sigorta*, 65. İnan Deniz Dinç, *Ürün Sorumluluk Sigortasında Rizikonun Konusu ve Teminatın Kapsamı* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017), 27; İlknur Uluğ, "Sigorta Hukukunda Riziko Kavramı ve Bu Kavramdaki Değişiklikler", *Türkiye'de Sigorta Hukuku'nun Sorunları ve Geleceği Sempozyumu* (Ankara: Türkiye Barolar Birliği Yayınları, 2004), 318 (Riziko)

¹⁵³ Dinç, *Ürün Sorumluluk*, 29.

¹⁵⁴ Bu görüşlere ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Şenocak, *Sigorta*, 79-116; Emine Yazıcıoğlu, "Sorumluluk Sigortalarında Riziko", *Sigorta Hukuku Sempozyumları*, ed. Samim Ünan-Emine Yazıcıoğlu (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018), 426 (Sempozyum); Uluğ, *Riziko*, 336 vd.

¹⁵⁵ Şenocak, *Sigorta*, 78; Yazıcıoğlu, "Sempozyum", 425; Dinç, *Ürün Sorumluluk*, 36-37.

ettirenin sorumluluğunu doğuran olayın vukuu anında değil, zararın meydana geldiği anda gerçekleşmektedir¹⁵⁶. Talep teorisi olarak anılan başka bir görüşe göre ise rizikonun gerçekleşmesi, zarar görenin tazminat talebinde bulunmasına bağlıdır¹⁵⁷.

TTK m. 1473/1'de sorumluluk sigortalarının konusu ve kapsamı şu şekilde hüküm altına alınmıştır: "*Sigortacı sorumluluk sigortası ile sözleşmede aksine hüküm yoksa, sigortalının sözleşmede öngörülen ve zarar daha sonra doğsa bile, sigorta süresi içinde gerçekleşen bir olaydan kaynaklanan sorumluluğu nedeniyle zarar görene, sigorta sözleşmesinde öngörülen miktara kadar tazminat öder.*" Hükümde açıkça zararın ne zaman doğduğundan bağımsız olarak zarara sebep olan olayın sigorta süresi içerisinde gerçekleşmesi aranmıştır. Kanun koyucunun rizikonun gerçekleşme anı olarak sebep olayı teorisini benimsediğini söylemek mümkündür¹⁵⁸. Dolayısıyla sigortacının edimi ifası için taşıyıcının sorumluluğuna sebep olan olayın sigorta süresi içerisinde meydana gelmesi gerekmektedir. Sorumluluğu doğuran olayın sigorta süresi içerisinde meydana gelmiş olması şartıyla tazminat talebinin daha sonra ileri sürülmesi mümkün ve geçerlidir. Bununla birlikte, madde sözleşmede *aksine hüküm yoksa* ifadesine yer vermiştir. Bu yüzden düzenleme emredici hüküm niteliğinde değildir. Tarafların olay esası yerine zarar ya da tazminat esasını ya da bu esasları birlikte kabul etmek suretiyle rizikonun belirleneceğini kararlaştırmaları mümkündür¹⁵⁹.

Rizikonun hangi esasa göre belirleneceği bazı sigorta genel şartlarında yer almaktadır¹⁶⁰. Bununla birlikte taşıyıcı mali sorumluluk sigortasına ilişkin genel şartlar mevcut değildir. Buna ilişkin çıkarılan ilgili yönetmeliklerde de rizikonun gerçekleşme anına ilişkin bir düzenlemenin olmadığı görülmektedir. Dolayısıyla TTK m.1473'te benimsenen olay esası, taraflarca aksi kararlaştırılmadığı sürece hava taşıyıcısı mali sorumluluk sigortası için de geçerlidir ve bu sigortalarda riziko, taşıyıcının sorumluluğunu doğuran olayın (zarar sebebiyet veren davranış ya da olayın) meydana gelmesi ile gerçekleşir. Örneğin yaşanan bir uçak kazasından dolayı yolcunun ileri bir tarihte ölümünün gerçekleşmesi buna örnek olarak gösterilebilir. Bu durumda riziko ölümün gerçekleştiği an değil, ölüme sebebiyet veren kazanın yaşanması ile gerçekleşmiştir¹⁶¹.

¹⁵⁶ Şenocak, *Sigorta*, 87 vd.; Yazıcıoğlu, "Sempozyum", 426; Dinç, *Ürün Sorumluluk*, 35 vd.

¹⁵⁷ Şenocak, *Sigorta*, 101 vd.; Yazıcıoğlu, "Sempozyum", 427; Sorumluluk sigortalarında rizikonun, zarar gören üçüncü kişinin tazminat talebinde bulunmasıyla gerçekleştiği yönünde bkz. Ergün, "Sorumluluk Hukuku", 489; Dinç, *Ürün Sorumluluk*, 31 vd.

¹⁵⁸ Atamer, "Zarar Sigortaları", 80. Maddenin gerekçesinde de bu açıkça ortaya koyulmuştur. Gerekçe şu şekildedir: "*Tasarının bu maddesi ile sorumluluk sigortasının genel bir tarifi yapılmıştır. Getirilen düzenlemede ise rizikoya esas teşkil eden olayın, sözleşme süresi içinde gerçekleşmesi esas alınmıştır. Geçmişte meydana gelen bir olay nedeniyle sigortacının kendi döneminde ortaya çıkan zararlardan sorumlu olması ilkesi benimsenmiş olsaydı pratikte bu tür sigortaların uygulanabilirliğinin büyük bir ölçüde azalacağı düşünülmüştür. Zira sigortacı sözleşme yaparken, sigortalının geçmişteki tüm iş ve işlemlerini bilmek isteyecek ve bunların ne şekilde yapıldığını kontrol etmek isteyecektir. Aksi takdirde çok büyük risklerle karşılaşılabilir tehlikesi ile karşı karşıya kalabilecektir. Ayrıca, bu şekildeki bir düzenleme kötü niyetli uygulamaların da önünü açacaktır. Söyle ki, yapmış olduğu bir hata nedeniyle tazminat talebiyle karşılaşabileceğini düşünen kişiler hemen sigorta sözleşmesi yapmak yoluna gideceklerdir: Açıklanan nedenlerden dolayı sigortacının sorumluluğu, sözleşme süresi içinde sigortalısının sorumluluğunu gerektirecek olaylara bağlanmıştır. Bu noktada, sigortacının sorumluluğundan bahsedebilmek için zararın sözleşme süresinden daha sonra doğması veya talep edilmesi önemli değildir. Ancak madde emredici nitelikte olmadığından tarafların, sorumluluk sigortası türlerine göre sözleşme rizikoyu farklı şekillerde belirleyebilmesi de mümkündür.*" Düzenlemeye ilişkin eleştiriler için ayrıca bkz. Yazıcıoğlu, "Sempozyum", 431 vd.

¹⁵⁹ Yazıcıoğlu, "Sempozyum", 433; Kara, *Sigorta*, 318.

¹⁶⁰ 06.04.1959 tarihli Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Mesuliyet Sigortası Genel Şartları (ÜŞMMSGŞ) m. 1 şu şekilde düzenlenmiştir: "*İşbu poliçe sigortalıyı, sigortanın mer'iyet müddeti esnasında vukua gelecek bir hadise neticesinde, a) Üçüncü şahısların ölmesi, yaralanması veya sıhhatinin muhtel olması, b) Üçüncü şahıslara ait mallarda ziya ve hasar (maddi zarar ve ziyanlar) husule gelmesi sebebi ile poliçede gösterilen sıfat, faaliyet ve hukuki münasebetlerinden dolayı, kendisine karşı, üçüncü şahıslar tarafından ileri sürülecek zarar ve ziyan taleplerinin neticesine karşı, Türkiye Cumhuriyeti'nin hukuki mesuliyete müteallik mevzuatı hükümleri dairesinde ve işbu poliçede temin olunan meblağlara kadar temin eder.*" Yine mezkûr genel şartların 7. maddesinde sigortalının sorumluluğunu gerektirecek bir olayın meydana gelmesi durumunda sigortalının bu olayı öğrendiği tarihten itibaren beş gün içinde bildirimde bulunmakla yükümlü olduğu ve bu bildirim, kazanın nerede hangi tarihte ve saatte, ne gibi sebeplerle ve hangi hal ve şartlar altında meydana geldiğine ve kazada ölen ve yaralananlara, zarar gören mallar ile bunların sahiplerine ve zamanın vüs'atine dair ayrıntılı ve doğru bilgi içermesi gerektiği düzenlenmiştir. Dolayısıyla bu iki maddenin birlikte değerlendirilmesi neticesinde TTK'da benimsenen olay esasından farklı olarak ÜŞMMSGŞ'de zarar esasının benimsendiğini söylemek mümkündür. Ayrıntılı açıklamalar için bkz. Şenocak, *Sigorta*, 122 vd.; Yazıcıoğlu, "Sempozyum", 446 vd.; Atamer, "Zarar Sigortaları", 78.

¹⁶¹ Işıklar, *Atina Sözleşmesi*, 225.

VI. Sigorta Bedeli

Sigorta bedeli, rizikonun gerçekleşmesi durumunda sigortacının ödeyeceği azami miktarı ifade etmektedir¹⁶². Sorumluluk sigortalarında, mal sigortalarından farklı olarak, sigorta konusu menfaatin değeri tam olarak belirlenemediği için tahmini bir değer üzerinden bu sözleşme yapılmakta fakat riziko gerçekleştiğinde sigortacı, sigorta bedelini değil; üst sınırını sigorta bedeli oluşturan gerçek zararı ödemektedir¹⁶³. Hava taşımaları için söz konusu olan sorumluluğun hangi bedel üzerinden sigortalanacağı mevzuatta yer alan düzenlemelere göre tespit edilecektir.

Hava taşımalarından kaynaklanan sorumluluğa -sınırsız sorumluluk gerektiren durumlar dışında- kural olarak miktar itibarıyla sınırlı sorumluluk ilkesi hâkimdir¹⁶⁴. Sınırlı sorumluluk hallerinde taşıyıcı, mevzuatta öngörülen asgari miktarı ödemekle sorumluluktan kurtulacak, zararın bu miktarı aşması durumunda, aşan kısmı tazmin etmek zorunda kalmayacaktır¹⁶⁵. Bu nedenle taşıyıcının mevzuatta öngörülen asgari teminatlar üzerinden sigorta sözleşmesini yapması yeterli olacaktır. MSSHY m. 8'de 06.12.2019 tarihinde yapılan değişiklikle¹⁶⁶ güncel teminat tutarları SDR¹⁶⁷ üzerinden belirlenmiştir. Buna göre, yolcunun ölümü ya da bedensel yaralanması durumunda asgari sigorta yükümlülüğü yolcu başına 250.000 SDR olarak kabul edilmiştir. Ticari olmayan ve azami kalkış ağırlığı 2700'den daha aşağı olan hava araçlarıyla yapılan uçuşlarda ise bu limit 128.821 SDR'dir. Nitekim taşıyıcı, zorunlu mali sorumluluk sigortasını, mevzuatta öngörülen asgari teminat tutarı ile eşit sigorta bedeli üzerinden yaptırmak zorundadır.

Sorumluluk sınırını belirleyen hükümler emredici nitelikte olup bunun yolcunun ya da taşıtanın aleyhine değiştirilmesi söz konusu değildir¹⁶⁸. TSHK' m. 125'te bu durum "*Taşıyıcının sorumluluğunu tamamen veya kısmen kaldıran... sözleşme veya onu değiştiren protokolde belirtilmiş olan sorumluluk sınırını indirmeyi amaçlayan her şart hükümsüzdür.*" şeklinde düzenlenmiştir. Fakat taşıyıcının sorumluluk miktarını yolcu ve taşıtan lehine genişletmesi her zaman mümkündür. Buna göre, taşıyıcının yönetmelikte düzenlenen teminat miktarlarından daha fazla bir bedel ile sigorta sözleşmesi yapmasında bir sakınca yoktur.

VII. Sigorta Tazminatı

A. Genel olarak

Sigorta tazminatı, riziko gerçekleştiğinde sigorta bedeli ve gerçek zarar ile sınırlı olmak üzere sigortacı tarafından zarar görene ödenen tutardır. Zarar sigortalarında hâkim olan zenginleşme yasağı prensibi uyarınca, sigortacı sadece gerçek zararı ödemekle yükümlüdür¹⁶⁹. TTK m. 1463'te düzenlenen hüküm de bu ilkenin somut görünüşlerinden biridir. Mezkûr hükümde, sigorta bedeli, sigorta konusu menfaatin değerinin üstünde ise aşan kısmın geçersiz olduğu belirtilmiştir. Zarar sigortalarından bir diğeri olan mal sigortalarında, sigorta konusu menfaatin değerini belirlemek mümkün iken; sorumluluk sigorta sözleşmeleri tahmini bir değer üzerinden akdedilmektedir. Başka bir deyişle, sorumluluk sigortalarında, sigortacının sorumlu olduğu azami miktar tahmine dayalı olarak belirlenmektedir¹⁷⁰. Dolayısıyla sorumluluk sigortalarında, aşkın ve eksik sigorta uygulamasının yeri yoktur. Bununla

¹⁶² Kender, *Sigorta*, 353; Çeker, *Sigorta*, 66; Yazıcıoğlu-Şeker Ögüz, *Sigorta*, 163; Kara, *Sigorta*, 182; Ayhan vd., *Sigorta*, 132.

¹⁶³ Yazıcıoğlu-Şeker Ögüz, *Sigorta*, 85.

¹⁶⁴ Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 283.

¹⁶⁵ Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 270.

¹⁶⁶ Türkiye'de Faaliyet Gösteren Hava Araçları için Yolcu, Bagaj, Yük ve Posta Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik, *Resmî Gazete* 30970 (6 Aralık 2019).

¹⁶⁷ MSSHY m. 4'te yer alan tanıma göre, SDR, Uluslararası Para Fonu tarafından kullanılan kaydi para birimini ifade etmektedir. SDR'nin TL cinsinden değeri için bkz. <https://tr.investing.com/currencies/sdr-try-converter> (Erişim 11 Aralık 2023).

¹⁶⁸ Akkurt, *Hukuki Sorumluluk*, 271.

¹⁶⁹ Şenocak, *Sigorta*, 19; Yazıcıoğlu-Şeker Ögüz, *Sigorta*, 85; Merih Kemal Omağ, "Sigorta Hukukunda Zenginleşme Yasağı", *Prof. Dr. Ergun ÖNEN'e Armağan* (İstanbul: Alkım Yayınevi, 2003), 253-262 (Zenginleşme); Ayhan vd., *Sigorta*, 295.

¹⁷⁰ Arseven, *Sigorta*, 47; Kara, *Sigorta*, 310; Ergün, "Sorumluluk Hukuku", 491; Omağ, "Sorumluluk", 214; Ayhan vd., *Sigorta*, 294.

birlikte, zenginleşme yasağı sorumluluk sigortaları için de geçerlidir. Her ne kadar sigorta bedeli tahmini bir değer üzerinden belirlense de riziko meydana geldiğinde, sigortacı -üst sınırını sigorta bedeli teşkil eden- gerçek zararı ödemekle borcundan kurtulur.

Sigorta bedelinin ilgili yönetmeliklerde belirtilen asgari teminat tutarları üzerinden yapılması gerektiğine değinmiştik. Taşıyıcı en az bu teminatlara eşit tutar üzerinden sigorta sözleşmesi yapmak mecburiyetindedir. Bununla birlikte, sigorta sözleşmesinin daha yüksek bir bedel üzerinden yapılması da her zaman mümkündür.

B. Sigorta tazminatının ödenmesi bakımından özellik arz eden durumlar

1. Zarar görenin sigortacıya doğrudan başvuru hakkı ve sigortacının zarar görene ifa yükümlülüğü

Sorumluluk sigortalarıyla, sigortalıyla birlikte zarar görenin de menfaatinin korunmasını amaçlayan kanun koyucu isteğe bağlı ya da zorunlu sigorta olması fark etmeksizin TTK 1478'de zarar görene doğrudan sigortacıya başvuru hakkı tanımıştır¹⁷¹. Dolayısıyla TSHK'da düzenlenen hava taşıyıcısı mali sorumluluk sigortası açısından da zarar görenin doğrudan sigortacıya başvurması mümkündür. Buna göre, zarar gören, uğradığı zararın zorunlu sigorta bedeline kadar olan kısmını zamanaşımı süresi içerisinde ve bu zararın yasal düzenleme ile öngörülen zorunlu sorumluluk sigortasının teminat altına aldığı zararlardan biri olması¹⁷² kaydıyla doğrudan sigortacıdan isteyebilecektir¹⁷³.

Kanun koyucu bu düzenleme ile sigortalıyı tazminatın ödenmesi noktasında devre dışı bırakmıştır. Rizikonun gerçekleşmesi durumunda, tazminatın önce sigortalıya ondan da zarar görene aktarılması şeklindeki dolaylı yol kapatılmış, zarar gören üçüncü kişinin lehine bir düzenleme tesis edilmiştir¹⁷⁴. Bununla birlikte, öğretide TTK m.1473'te "*aksine sözleşme yoksa*" ibaresinin TTK m. 1478 hükmüyle çelişki içinde olduğu ileri sürülmüştür¹⁷⁵. TTK m.1473 hükmündeki ilgili ibare, sigortacının ve sigortalının anlaşarak, zarar görenin doğrudan sigortacıya başvurmasına engelleyecek şekilde anlaşmasının mümkün olduğu şeklinde yorumlanmaktadır¹⁷⁶. Emredici hükümleri düzenleyen TTK m.1486'da TTK m. 1478 hükmünün yer almaması da bahsi geçen yorumu destekler mahiyettedir¹⁷⁷. Bununla beraber bu yorum, zarar görene doğrudan dava hakkının tanındığı TTK m.1478'in gerekçesinde ifade edildiği gibi *zarar görenin bir an önce zararının giderilmesi* amacına ters düşmektedir¹⁷⁸. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi de bir kararında, zarar görenin sigortacıya doğrudan

¹⁷¹ Kender, *Sigorta*, 259; Sopacı Öztuna, "İfa Yükümlülüğü", 701; Şenocak, *Sigorta*, 164; Atamer, "Zarar Sigortaları", 85; Çeker, *Sigorta*, 256.

¹⁷² TTK m.1484'e göre sigortacının, sigortalısına karşı kısmen ya da tamamen sorumluluğu sona erdiren hallerde dahi zarar görene karşı zorunlu sigorta bedeline kadar devam eden ifa yükümlülüğü zorunlu sigortanın teminat altına aldığı zararlar için söz konusudur. Zorunlu sigorta kapsamında olmayan bir teminatın sigortalının ek prim ödeyerek teminat kapsamına dahil etmesi durumunda, sigortacı, sigortalısına karşı kısmen ya da tamamen sorumluluğunun sona erdiğini zarar görene karşı da ileri sürebilecektir. Zira teminata sonradan dahil edilen bu zararlar açısından sigortacı artık zorunlu sorumluluk sigortacısı değil, isteğe bağlı sorumluluk sigortacısı sıfatını kazanmıştır. İsteğe bağlı sorumluluk sigortacısının zarar görene ifa yükümlülüğü ise sigortalısına karşı ifa yükümlülüğü devam ettiği sürece söz konusu olmaktadır. Bkz. Sopacı Öztuna, "İfa Yükümlülüğü", 706-707.

¹⁷³ Atamer, "Zarar Sigortaları", 85.

¹⁷⁴ Uygulamada kabul edilen "*önce sigortalı öder, sonra sigortacı karşılar*" kuralı, 6102 sayılı TTK ile getirilen zarar görenin sigortacıya doğrudan başvuru hakkı ile ortadan kalkmıştır. Açıklamalar için bkz. Atamer, "Zarar Sigortaları", 85; Duygu Demirel, "TTK m. 1259 Bakımından Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasının Kapsamı", *Legal Hukuk Dergisi*, 15/177 (2017), 4423.

¹⁷⁵ Demirel, "Deniz Araçları", 4424.

¹⁷⁶ Açıklamalar için bkz. Serdar Acar, "Sorumluluk Sigortacısının Doğrudan Davada Dayanabileceği Savunmalar", *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 18/2 (2012), 735; Ecehan Yeşilova Aras, *Sorumluluk Sigortalarında Zarar Görenin Doğrudan Dava Hakkı* (TTK m. 1478), (Ankara: Yetkin Yayınları, 2013), 31.

¹⁷⁷ Hüküm emredici olarak düzenlenmediği için aksinin kararlaştırılabileceği yönünde bkz. Birgül Öztuna, "Türk ve Alman Hukukunda Yeni Düzenlemeler Işığında Sorumluluk Sigortasında Doğrudan Talep Hakkı", *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, 27/2 (2011), 26 (Doğrudan Talep).

¹⁷⁸ Hüküm gerekçesi şu şekilde kaleme alınmıştır: "*Söz konusu madde ile zarar gören üçüncü kişinin doğrudan doğruya sigortacıya talep karşı talep ve dava hakkı düzenlenmiştir. 6762 sayılı Kanunun 1310 uncu maddesinde sadece yangın dolayısıyla*

başvuru hakkının Dairenin kökleşmiş içtihatlarıyla kabul edildiğini belirtmiştir¹⁷⁹. Dolayısıyla sigorta sözleşmesi taraflarının anlaşarak zarar görenin sigortacıya doğrudan başvuru hakkını ortadan kaldırmasının mümkün olmadığı kabul edilmelidir¹⁸⁰.

TTK m. 1178 hükmüne göre zarar görenin sigortacıya doğrudan başvurmasıyla TTK m.1484 uyarınca sigortacının zarar görene ifa yükümlülüğü de doğmuş olur¹⁸¹. TTK m.1484 hükmü sigortacının, sigortalıya karşı ifa borcundan kısmen ya da tamamen kurtulmuş olması durumunda dahi zorunlu sigorta miktarına kadar zarar görene ifa ile yükümlü olduğunu düzenlemektedir¹⁸². Her ne kadar doğrudan sigortacıya başvurma hakkı hem isteğe bağlı hem zorunlu sorumluluk sigortasında mümkün olsa da sigortacının zarara görene ifa yükümlülüğü noktasında farkın ortaya çıktığı görülmektedir. Zorunlu sorumluluk sigortasında, sigortalısına karşı ifa yükümlülüğünden kurtulmuş olan sigortacı zarar görene karşı bunu ileri süremezken, isteğe bağlı sorumluluk sigortasında ileri sürebilmektedir¹⁸³. Hava taşıyıcısı mali sorumluluk sigortası da zorunlu sigorta niteliğinde olduğu için sigortacının sigortalı taşıyıcıya karşı ifa borcundan kurtulması durumunda, bu borcu zarar görene zorunlu sigorta bedeline kadar devam etmektedir. Bununla birlikte, sigortacının zarar görene ileri sürümeceği hususlar sigorta sözleşmesine veya bu sözleşmeyle ilgili yasal düzenlemelere dayanan savunmalara ilişkindir¹⁸⁴. Dolayısıyla sigortacının sigortalının sorumlu olmadığını ileri sürmesi her zaman mümkündür. Zira sigortacının zarar görene tazminat ödemesi için öncelikle sigortalının sorumluluğunun doğmuş olması gerekir¹⁸⁵.

Yine TTK m. 1184/2'de zorunlu sorumluluk sigortalarında zarar görenin menfaatini gözetilen bir hükmün daha sevk edildiği görülmektedir. İlgili hükme göre, *sigorta ilişkisinin sona ermesi, zarar görene karşı ancak, sigortacının sözleşmenin sona erdiğini veya ereceğini yetkili mercilere bildirmesinden bir ay sonra hüküm doğurur*. Yani bu hüküm ile sigortacının, sigortalıya karşı ifa yükümlülüğünün olup olmadığına bakılmaksızın zarar gören kişilerin bir süre daha korunması amaçlanmıştır¹⁸⁶. Kural olarak sigortacının rizikoyu taşıma borcu sözleşme süresi ile sınırlıdır. Buna karşın zorunlu sigortalar açısından zarar gören lehine sevk edilen bu hüküm, sigorta süresinin sona ermesinden sonra dahi sigortacıyı, yetkili mercilere durumun bildirilmesine müteakip bir ay daha rizikoyu taşımaya mecbur bırakmaktadır. TTK m. 1184 hükmü sigorta sözleşmesinin sona ermesinden bahsetmiş, bununla birlikte hangi sona erme sebepleri halinde sigortacının, yetkili mercilere bildirimden itibaren bir ay daha sorumlu olacağına ilişkin bir açıklama getirmemiştir. Dolayısıyla sözleşme süresinin sona ermesinin yanında sözleşme süresi içinde taraflara tanınan cayma ve fesih hakkının kullanılmasıyla sözleşmenin

sorumluluk sigortaları ile ilgili olarak doğrudan doğruya dava hakkı düzenlenmiştir. Ancak, söz konusu Kanun dışında da, özellikle zorunlu sorumluluk sigortalarında, doğrudan doğruya talep ve dava hakkı kanunlarla (Karayolları Trafik Kanununda ve Borçlar Kanununda olduğu gibi) ya da genel şartlarla kabul edilmiştir. Sorumluluk sigortalarında asıl amaç her ne kadar sigortalının üçüncü kişiye vermiş olduğu zarar nedeniyle ödeyeceği tazminata bağlı olarak mal varlığında meydana gelen azalmanın telafisi de, bunun yan sonucunda zarar görenin de bir an önce zararının giderilmesini ve sigortalının ödeme güçsüzlüğüne karşı üçüncü kişilerin korunmasıdır. Ayrıca, zarar görenin doğrudan doğruya sigortacıya başvurması da zarar veren durumundaki sigortalıya rahatlatıcı bir etki yaratacak ve sigortalının da sorumluluk sigortası ile sağlanmak istediği amaca daha kolay ulaşmasını sağlayacaktır. Fakat getirilen düzenleme hiçbir şekilde sorumluluk sigortasını üçüncü kişi lehine sözleşme durumuna sokmaz. Zira, halen menfaati sigorta edilen bizzat sigortalının kendisidir."

¹⁷⁹ "Sorumluluk sigortalarında zarar görenin veya halefinin sorumluluk sigortası yapan sigortacıya doğrudan doğruya başvurabileceği Dairemizin kökleşmiş içtihatları ile kabul edilmiştir." İlgili karar için bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 1989/2606 (25 Nisan 1989), nakleden Ayhan vd., *Sigorta*, 306.

¹⁸⁰ Aynı yönde bkz. Ayhan vd., *Sigorta*, 306; Kara, *Sigorta*, 318; Demirel, "Deniz Araçları", 4425.

¹⁸¹ Sopacı Öztuna, "İfa Yükümlülüğü", 701.

¹⁸² Sigorta sözleşmesinin, zorunlu sigorta bedelinin üstünde yaptırıldığı durumlarda dahi sigortacının zarar görene karşı ifa yükümlülüğü asgari zorunlu sigorta bedeli ile sınırlıdır. Bkz. Sopacı Öztuna, "İfa Yükümlülüğü", 706.

¹⁸³ Sopacı Öztuna, "İfa Yükümlülüğü", 702.

¹⁸⁴ Işıklar, *Atina Sözleşmesi*, 238.

¹⁸⁵ Sorumluluğun olmadığı yerde sorumluluk sigortası da söz konusu olmaz. Bkz. Hızır, "Sigorta", 271.

¹⁸⁶ Zorunlu sorumluluk sigortacısının zarar görene karşı yetkili mercilere bildirimden itibaren bir ay daha sorumlu olması öğretide sonraki sorumluluk olarak ifade edilmektedir. Ayrıntılı açıklamalar için bkz. Abdülhamit Oğuzhan Hacıömeroğlu, "Zorunlu Sorumluluk Sigortacısının Sonraki Sorumluluğu", *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, 36/2 (2020), 172.

sona ermesi hallerinde de sigortacının sorumluluğu bildirimden sonra bir ay daha devam edecektir¹⁸⁷. Bir aylık süre yetkili mercilere yapılan bildirim neticesinde işlemeye başlayacaktır. Fakat kanunda bildirim yapılacağı yetkili merciinin neresi olduğu belirtilmiş değildir. Sigortacının bildirim yapacağı yetkili merciinin belirtilmemiş olması, sigortacıyı kanunda tanınan bu imkândan mahrum bıraktığı gerekçesiyle eleştirilmiştir¹⁸⁸. Kanımızca yetkili merciinin, zorunlu sorumluluk sigortasının sevk edildiği kanunlarda ayrıca belirlenmesi gerekmektedir¹⁸⁹. TSHK'da yetkili mercii tayin edilmiş değildir¹⁹⁰. Fakat MSSHY m. 6'da Türkiye'de yerleşik sigorta şirketlerinin, mezkûr Yönetmelik kapsamındaki sigortanın herhangi bir nedenle sonlanması durumunda vaziyeti hemen Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü (SHGM)'ne bildireceği belirtilmiştir. Dolayısıyla hava taşıyıcısının yaptıracağı zorunlu mali sorumluluk sigortası açısından yetkili mercii SGHM'dir. Yönetmelik'te sözleşmenin sonlanması durumunda sigortacının bildirimde bulunacağı düzenlenmişse de TTK m.1484/2 hükmü uyarınca sigortacının -sözleşme sonlanmadan önce- sona ereceği tarihi SGHM'ye bildirmek suretiyle bir aylık sonraki sorumluluk süresini başlatması kanımızca mümkündür.

2. Sigortacının halefiyeti ve rücu hakkı

TTK m.1181'de düzenlenen sorumluluk sigortalarında halefiyet, sigortacının, sigorta tazminatını ödedikten sonra hukuken sigortalının yerine geçmesi anlamına gelmektedir¹⁹¹. Halefiyet, sigorta hukukuna hâkim olan zenginleşme yasağı ilkesinin bir sonucudur. Nitekim, sigortacının sigorta tazminatını ödemesiyle, sigortalının zarar gören üçüncü kişiye karşı borcu sona ermektedir. Bununla birlikte, zararın doğmasına neden olan birden fazla sorumlunun olması sebebiyle, sigortalıya yapılacak bir ödeme, sigortalı açısından zararın iki kez karşılanması anlamına gelmektedir. Lakin sigorta bir zenginleşme aracı değildir ve zararın bir kere tazmini mümkündür¹⁹². Halefiyet ilkesinin öngörülmesinin bir diğer nedeni, sigortalı dışında zarardan sorumlu olan kişilerin, dolaylı olarak sigorta himayesinden yararlanmasının önüne geçilmesidir¹⁹³. Yani zarara sebebiyet veren diğer kişilerin tazminat ödememe ihtimali bu ilke ile bertaraf edilmiş olmaktadır. Dolayısıyla sigorta tazminatını ödeyen sigortacı, sigortalının yerine geçerek fazla ödediği miktar için ilgili kişilere rücu isteminde bulunabilecektir. Örneğin taşımanın bir kısmının fiili taşıyıcı aracılığıyla ifa edildiği ve zararın fiili taşıyıcının ifası sırasında meydana geldiği durumlarda, akdi taşıyıcının taşımanın tamamından sorumlu

¹⁸⁷ Sopacı Öztuna, "İfa Yükümlülüğü", 710.

¹⁸⁸ Sopacı Öztuna, "İfa Yükümlülüğü", 711.

¹⁸⁹ Rayegân Kender, "Türk Ticaret Kanunu Taslağı'nın Sigorta Hukukuna İlişkin Hükümleri Hakkında Düşünceler", *Sigorta Hukuku Dergisi*, Özel Sayı 1 (200), 27 (Taslak).

¹⁹⁰ Bazı kanunlarda sözleşmenin sona erdiğinin ya da sona ereceğinin bildirileceği yetkili merciinin düzenlendiği görülmektedir. Örneğin Seyahat Acenteleri ve Seyahat Acenteleri Birliği Kanunu m.12'de zorunlu sorumluluk sigortasının süresinden önce sona ermesi halinde, durumun Kültür ve Turizm Bakanlığı'na bildirileceği açıkça düzenlenmiştir. Yetkili merciinin açıkça düzenlenmediği zorunlu sorumluluk sigortalarında, bunun tayini için öğretide iki görüş ileri sürülmüştür. 18.10.2019 tarihli 30922 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanan 47 sayılı Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumunun Teşkilat ve Görevleri Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi m.4'te Kurum'un görevlerinden birinin sigortacılıkla ilgili mevzuatın ilgililer tarafından uygulanmasını izlemek olduğu düzenlenmiştir. Mezkûr maddenin tamamlayıcı norm olarak kabul edilmesi durumunda, Sigortacılık ve Özel Emeklilik Düzenleme ve Denetleme Kurumu'nun yetkili merci olarak kabulü gerekir. Bir diğeri 21.07.2010 tarihli 27648 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Tıbbi Kötü Uygulamaya İlişkin Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Tarife ve Talimatı'nın 7. maddesinde "Tıbbi Kötü Uygulamaya İlişkin Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasına dair sözleşmenin yapılması, sona ermesi, risk değişikliği gibi tüm bilgiler sözleşme bazında en geç yirmi dört saat içinde Sigorta Bilgi Merkezine iletilir." şeklinde düzenlenen hüküm uyarınca bu yetkili merciinin Sigorta Bilgi Merkezi olduğu ileri sürülmüştür. Açıklamalar için bkz. Hacıömeroğlu, "Sonraki Sorumluluk", 177-178; Sopacı Öztuna, "İfa Yükümlülüğü", 711.

¹⁹¹ İlgili düzenlemelerden sigortacının kanuni halefiyetinin söz konusu olması için iki şartın gerçekleşmesi gerektiği anlaşılmaktadır. İlk şart, sigortacının sigorta tazminatını ödemiş olmasıdır. İkincisi ise sigortalının gerçekleşen zarar nedeniyle sorumlulara karşı dava hakkına sahip olmasıdır. Ayrıntılı açıklamalar için bkz. Yazıcıoğlu-Şeker Öğüz, *Sigorta*, 196; Bahar Kızılsümer, *Sigortacının Kanuni Halefiyetinin Şartları ve Sınırları* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2019), 55 vd.

¹⁹² Karasu, "Değerlendirme", 699. TTK m.1484/4'te aynı saikle zararın sosyal güvenlik kurumları tarafından karşılandığı ölçüde sigortacının sorumluluğunun sona ereceği ifade edilmiştir. Madde gerekçesinde de bu durum şu şekilde açıklanmıştır: "...sorumluluk sigortaları zarar sigortası niteliğinde olduğundan ve zarar da bir kez tazmin edileceğinden, zararın bir şekilde giderilmiş olması sigortacının sorumluluğunu da o oranda sona erdirir."

¹⁹³ Işıklar, *Atina Sözleşmesi*, 257; Karasu, "Değerlendirme", 699 vd.

kalmaya devam etmesi nedeniyle¹⁹⁴ zarar görenin akdi taşıyıcının sigortacısına başvurması durumunda, sigortacı ödediği tazminat için fiili taşıyıcıya rücu edebilecektir.

Sorumlulara karşı açılan bir davanın ya da başlatılan bir takibin söz konusu olması durumunda, halefiyet ilkesi gereğince, sigortalısına yaptığı ödemeyi ispat eden sigortacının dava veya takibe kaldığı yerden devam etme hakkı vardır (TTK m.1484).

Sorumluluk sigortasıyla, kendi kusuruyla bir zarara yol açan ya da kanunda kusursuz sorumluluğunun öngörüldüğü hallerde sorumluluğu gündeme gelen sigortalının malvarlığında oluşması muhtemel azalma güvence altına alınmaktadır. Yani zarara sebebiyet verenin bizzat sigortalının olduğu durumlar da bu sigorta ile himaye altındadır. Dolayısıyla sigortacının her ne kadar zarara sebep olan üçüncü kişilere karşı rücu hakkı olsa da kural olarak kendi sigortalısına rücu imkânı bulunmamaktadır¹⁹⁵. TTK m. 1481 hükmünün kanunlaşmasından önceki taslağında sigortacının sadece sigortalıya değil zarar görene de halef olabileceği düzenlenmişti. Ancak bu düzenleme taslak metinden çıkarılmış ve kanunlaşan hükümde görüleceği üzere sigortacının sadece sigortalısına halef olabileceği kabul edilmiş ve sigortacının zarar görene halef olarak sigortalısına rücu edebileceğine ilişkin başka bir düzenleme de yapılmamıştır¹⁹⁶. Bazı sorumluluk sigortası genel şartlarında bu eksiklik giderilmiş; yani sigortacının sigortalısına rücu edebileceği haller düzenlenmiştir¹⁹⁷. Karayolları Trafik Kanunu (KTK) m.95'te sigorta sözleşmesinden ya da buna ilişkin kanun hükümlerinden doğan ve tazminat yükümlülüğünün kaldırılması ya da miktarının azaltılması sonucunu doğuran hallerin zarar görene karşı ileri sürülemeyeceğini öngören hüküm TTK m.1484 ile uyum içindedir; buna karşın TTK'dan farklı olarak KTK'nın mezkûr maddesinin ikinci fıkrasında sigortacının tazminatın kaldırılmasını ya da azaltılmasını sağladığı oranda sigorta ettirene başvurabileceği düzenlenmiştir. KTK'da ve bazı genel şartlarda yer alan bu hükümler yasal düzenleme eksikliğini giderse de hava taşıyıcısı mali sorumluluk sigortasına ilişkin genel şartlar mevcut değildir ve TSHK'da da buna ilişkin bir hükme yer verilmemiştir. Dolayısıyla çalışmamızın konusu olan sigorta sözleşmeleri açısından bu eksiklik devam etmektedir. Tarafların sözleşmeye koyacakları özel klozlarla rücu hallerini düzenlemesinin önünde bir engel bulunmasa da kanımızca bunun kanunda ya da en azından genel şartlarda düzenlenmiş olması gerekirdi. Öğretide de KTK'da yer alan ilgili düzenlemeden yola çıkılarak sigortacının, sigortalıya karşı edim yükümlülüğünden kurtulduğu fakat bunu zarar görene karşı ileri süremediği için zararı tazmin ettiği durumlarda, zarar görenin halefi olarak ödediği tazminat oranında sigortalıya rücu edebileceği kabul edilmektedir¹⁹⁸. Dolayısıyla hava taşıyıcısının yaptıracağı zorunlu sorumluluk sigortasında da yukarıda zikredilen durumlarda sigortacının TBK m.62 uyarınca sigortalı taşıyıcıya, zarar görene ödediği tazminat oranında rücu edebileceğinin kabulü gerekir.

TTK m.1477'de sigortacının, sigortalının sorumluluk konusu olayı kasten gerçekleştirme durumunda meydana gelen zararlardan sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir. Peki sigortacının bu durumu TTK m. 1484 hükmüne rağmen zarar görene ileri sürmesi mümkün müdür? Öğretide bir görüşe göre

¹⁹⁴ Bkz. Başlık III, A.

¹⁹⁵ Ayhan vd., *Sigorta*, 309; Kara, *Sigorta*, 316; Çeker, *Sigorta*, 257.

¹⁹⁶ Kızılsümer, *Halefiyet*, 46 vd.; Konfidan, *Sorumluluk Sigortası*, 280 vd.; Öğretide sigortacının, sigortalıya karşı ileri sürebildiği savunmaları zarar görene karşı ileri süremediği hallerde, sigortalıya karşı ifa yükümlülüğü olmamasına rağmen zarar görene ödeme yapmış olan sigortacının zarar görene halef olmak suretiyle sigorta ettirene rücu imkânı olması gerektiği haklı olarak ileri sürülmektedir. Açıklamalar için bkz. Kızılsümer, *Halefiyet*, 47-48.

¹⁹⁷ Örneğin Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Genel Şartları m. B. 7'de sigortacının sigortalıya rücu hakkı ayrıntılı düzenlenmiş ve sigortalının kastı ya da pervasızca bir hareketle zarara sebep olması rücu hallerinden biri olarak kabul edilmiştir. Emine Yazıcıoğlu, "Sorumluluk Sigortalarında Sigortacının Kanuni Halefiyeti", *Sigorta Hukuku Sempozyumları*, ed. Samim Ünan/Emine Yazıcıoğlu (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018), 476-477 (Halefiyet); Sopacı Öztuna, "İfa Yükümlülüğü", 713.

¹⁹⁸ Yazıcıoğlu, "Halefiyet", 475; Kızılsümer, *Halefiyet*, 50; Sopacı Öztuna, "İfa Yükümlülüğü", 712 vd. Buna karşın Karasu, TTK'da sigortacının, sigortalısına rücu hakkının tanınmadığını, dolayısıyla diğer kanunlarda aksine bir düzenleme olmadıkça sigortacının sigortalıya rücu etmesinin mümkün olmadığını ileri sürmektedir. Bkz. Karasu, "Değerlendirme", 700; Aynı yönde bkz. Çeker, *Sigorta*, 258.

sigortacının TTK m.1484 hükmü uyarınca bu savunmayı zarar görene karşı ileri sürmesi mümkün değildir¹⁹⁹; dolayısıyla sigortalının, sorumluluğunu doğuran olaya kasten neden olması durumunda dahi sigortacı zarar görene tazminat ödemekle yükümlüdür. Buna karşın bir diğer görüşe göre, TTK m. 1477'de yer alan hükmün lafzından subjektif riziko istisnasının düzenlendiği, dolayısıyla sigortacının sözleşmenin kuruluşundan itibaren bu rizikoyu üstlenmediği anlaşılmaktadır²⁰⁰. Aynı görüşe göre, TTK m. 1484'te zarar görene ileri sürülemez hususlar sigortacının, sigortalıya karşı ifa borcundan tamamen ya da kısmen kurtulmuş olması ile sınırlıdır. Başka bir ifadeyle, bu hüküm sigortacının edim yükümlülüğünün doğduğu ama bu yükümlülüğün sonradan ortadan tamamen ya da kısmen kalktığı durumlara işaret edilmektedir. Buna karşın subjektif riziko istisnası olarak düzenlenen TTK m. 1477'de sigortacının edim yükümlülüğü hiç doğmamıştır; dolayısıyla sigortacı, kasten olaya sebebiyet verildiği için ifa borcunun olmadığını zarar görene karşı ileri sürülebilir²⁰¹.

Hava taşıyıcısı mali sorumluluk sigortası açısından, taşıyıcının kasten sebebiyet verdiği olaylarda mevcut düzenlemeye göre sigortacı, sigortalı taşıyıcının yanında zarar görene karşı da ifa borcundan kurtulmaktadır. Bununla birlikte kanımızca mevcut düzenleme TTK m. 1484 hükmünün gerekçesi ile bağdaşmamaktadır. Gerekçede sadece KTK'da yer alan zorunlu trafik sigortası için öngörülen bu hükmün, zarar görenin menfaatinin öncelenmesi nedeniyle tüm zorunlu sorumluluk sigortalarını kapsayacak şekilde düzenlendiği belirtilmiştir. Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları'nda ise tazminatı gerektiren olayın sigortalının kastı ile meydana gelmesi, sigortacının sigortalıya rücu sebeplerinden biri olarak düzenlenmiştir. Keza Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Genel Şartları m. B. 7'de de sigortalının kastı ya da pervasızca hareketi rücu hallerinden biri olarak kabul edilmiştir. Başka bir deyişle, mezkûr genel şartlarda kast, sigortacının sorumluluğunu ortadan kaldıran bir neden olarak değil, sigorta ettirene rücu edilebilecek bir durum olarak karşımıza çıkmaktadır. Kanımızca hava taşıyıcısı mali sorumluluk sigortası sözleşmesi açısından da aynı düzenlemenin getirilmesi gerekmektedir. Başka bir ifadeyle, olaya kasten sebebiyet verilmesi durumunda dahi sigortacının zarar görene ifa yükümlülüğü devam etmeli bununla birlikte bu durum rücu hallerinden biri olarak düzenlenmelidir²⁰².

VIII. Sigortacının Giderleri Karşılama Edimi

TTK m. 1474 hükmü uyarınca sigortalı hava taşıyıcısı aleyhine bir istem ileri sürüldüğünde isteme ilişkin makul giderler sigortacı tarafından karşılanır. Hükmün devamında sigorta bedelini aşan giderler için sözleşmede hüküm bulunması gerektiği düzenlenmiştir. Makul giderlerin kapsamına hangi gider kalemlerinin girdiği açık değildir. Ünan, bu giderlerin yargılama giderleriyle sınırlı olmadığını; avukatlık

¹⁹⁹ Işıklar, *Atina Sözleşmesi*, 276.

²⁰⁰ Kemal Şenocak, "Sorumluluk Konusu Olaya Kasten Neden Olma (TTK m. 1477)", *Sigorta Hukuku Sempozyumları*, ed. Emine Yazıcıoğlu-Samim Ünan (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018), 173 (Kasten Neden Olma).

²⁰¹ Şenocak, "Kasten Neden Olma", 179; Aynı yönde bkz. Sopacı Öztuna, "Doğrudan Talep", 31.

²⁰² Aynı yönde bkz. "Kanımızca kast halinde dahi zarar gören üçüncü kişilerin korunması bakımından sigortanın devreye girmesi daha doğru bir çözümdür. TTK 1477'nin gerekçesi şu anlatımı içermektedir: "Sigortasına güvenerek vermiş olduğu zarar nedeniyle kendi malvarlığında herhangi bir azalma olmayacağından, sigortalı kasıtlı olarak zarar verebilir; bu ise kabul edilebilir bir sonuç değildir". Bundan çıkan sonuç, kastın sigorta teminatı dışında bırakılmış olmasının temel sebebi, sigortalının kasten vereceği zararlar bakımından korunmaması ve bu hallerde onun malvarlığına binecek olan tazminat yükünün sigortacıya devredilmemesi, sigortalı üzerinde kalmasının sağlanmasıdır. Kasten verilen zararlar zarar görene ödeme yapan (daha doğrusu yasa gereğince buna zorunlu tutulmuş bulunan) sigortacı, sigortalıya rücu ederek, onunla olan ilişkisinde kastın sigorta teminatına girmediğini ileri sürebilecek ve buna dayanarak zarar görene ödediği tutan sigortalıdan geri isteyebilecektir. Bu çerçevede içinde hem zarar gören korunmuş olacak, hem de sigortalı bundan kazançlı çıkmayacaktır." Bkz. Samim Ünan- Başak Baysal, "Trafik Kazası Nedeniyle Destekten Yoksun Kalanların Araç İşletenin Sorumluluk Sigortacısına Yöneltilmiş İstemlerle İlgili Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi", *Ticaret Kanunu ve Yargıtay Kararları Sempozyumu* (Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 2013), 114-115.

ücreti, bilirkişilik ücretleri, uzman görüş, hukuksal görüş, teknik inceleme vb. giderlerin de bu kapsamda olduğunu kabul etmektedir²⁰³.

Bazı sorumluluk sigortası genel şartlarında hangi giderlerden sigortacının sorumlu olacağı düzenlenmiştir. Örneğin, Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları B. 2.4'te "*Sigortacı karşı taraf lehine hükmedilen dava masrafları ile mahkemece hükmedilen karşı taraf avukatlık ücretlerini ödemekle yükümlüdür. Şu kadar ki, hükmolunan tazminat sigorta bedelini geçerse, sigortacı bu masrafları sigorta bedelinin tazminatına oranı dahilinde öder.*" şeklindeki düzenlemeye göre avukatlık ücreti ve dava masrafı sigortacı tarafından ödenecektir. İşveren Sorumluluk Sigortası Genel Şartları m.1'de²⁰⁴ ve Tıbbi Kötü Uygulamaya İlişkin Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları B.3.4'te²⁰⁵ de benzer hükümler yer almaktadır. Bu düzenlemelerde TTK m. 1474'te yer alan makul olma kriterinin avukatlık ücretleri ve dava masrafları şeklinde somutlaştığı görülmektedir. TTK m. 1474'e göre ise bu makul giderlerin sigorta bedeline dahil olduğu sonucu çıkmaktadır; zira maddede bedeli aşan giderlerin ödenmesi için sözleşmede hüküm bulunması gerektiği açıkça belirtilmiştir. Buna karşın bahsi geçen genel şartlarda sigorta bedelini aşan giderlerden de sigortacının sorumlu olduğu anlaşılmaktadır. Sigortacının bu giderlerden sorumluluğu, tazminatın sigorta bedelini geçmesi halinde sigorta bedelinin tazminatına oranı olacak şekilde sınırlandırılmıştır. Bu düzenlemelere göre, sigorta tazminatının sigorta bedelini aşmadığı durumlarda sigortacı dava masraflarının ve avukatlık ücretinin²⁰⁶ tamamından sorumlu olacak; tazminatın sigorta bedelini aştığı durumlarda giderlere, sigorta bedelinin tazminatına oranı uyarınca iştirak edecektir²⁰⁷. Mezkûr genel şartlarda yer alan düzenlemelere göre dikkat edilecek tek husus hükmolunan tazminatın sigorta bedelini geçip geçmediğidir. Tazminatın sigorta bedeline eşit olduğu durumlarda dahi makul sınırlar içinde kalan masrafların tümü sigortacıdan ayrıca istenebilecektir²⁰⁸.

Hava sigortalarına ilişkin genel şartlar mevcut olmadığı için sigortacının sigortalı hava taşıyıcısına yöneltilen istemlere ilişkin hangi giderlere hangi oranda katılacağı konusunda bir netlik söz konusu değildir. TTK m. 1474'e göre sigorta bedelini aşmayan makul giderlerden her halükârda sigortacı sorumludur. Bununla birlikte mevcut düzenlemeye göre, sözleşmede ayrıca kararlaştırılmadığı durumlarda sigorta bedelini aşan giderlerin sigortacıya yöneltilmesi mümkün görünmemektedir.

Sigortacının makul giderlerden (yargılama giderleri) sorumlu olabilmesi için öncelikle sigortalı hava taşıyıcısının bunlardan sorumlu olması gerekir. Zira bu sigorta ile sigortalı hava taşıyıcısının sorumluluğunun mali yükü teminat altına alınmaktadır. Lahey Protokolü ile değiştirilen Varşova/Lahey Konvansiyonu m. 22/4'te ve Montreal Konvansiyonu m.22/6'da mahkemenin, ilgili maddede belirtilen

²⁰³ Samim Ünan, "Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Sorumluluk Sigortalarında Sigortacının Hukuksal Koruma Edimi", *Sigorta Hukuku Sempozyumları*, ed. Samim Ünan-Emine Yazıcıoğlu (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018), 350 (Hukuksal Koruma Edimi).

²⁰⁴ Hüküm şu şekilde kaleme alınmıştır: "*Sigortacı ayrıca bu sigorta ile ilgili olarak bir dava açılması halinde hükmolunan mahkeme masrafları ile avukatlık ücretlerini ödemekle yükümlüdür. Şu kadar ki, hükmolunan tazminat sigorta bedelini geçerse sigortacı, avukatlık ücreti dahil dava masraflarına, ancak sigorta bedeli nisbetinde iştirak eder.*"

²⁰⁵ Hüküm şu şekilde kaleme alınmıştır: "*Sigortacı dava sonucuna göre yargılama giderlerini ve avukatlık ücretlerini genel hükümler çerçevesinde ödemekle yükümlüdür. Şu kadar ki, hükmolunan tazminat sigorta bedelini geçerse, sigortacı bu masrafları sigorta bedelinin tazminatına oranı dahilinde öder.*"

²⁰⁶ Avukatlık Asgari Ücret Tarifesi uyarınca ödenecek avukatlık ücreti makul kabul edilmelidir. Ünan, Hukuksal Koruma Edimi, 351.

²⁰⁷ Alman hukukundaki düzenleme ile ilgili olarak bkz. Şenocak, *Sigorta*, 176, dn. 401.

²⁰⁸ Ünan, Tıbbi Kötü Uygulama Zorunlu Sorumluluk Sigortası kapsamında istenilen yargılama giderlerine ilişkin şu yorumda bulunmuştur: "*TKUZSS B.3.4 f.k.1 yalnızca "tazminatın sigorta bedelini aşması" olasılığını düzenlemekte ve bu halde tazminat istemiyle ilgili masrafların da sigorta bedelinin (limitin) tazminat tutarına olan oranına göre ödeneceğini öngörmektedir. Buradan şu sonucu çıkarmak mümkündür: Sigorta limitine karşılık gelen hukuksal masrafların tamamı sigortacının sorumluluğundadır. O nedenle, ödenecek tazminat tutarının limit dahilinde (veya limite eşit) olduğu bütün hallerde, (makul sınır içinde kalan) masrafların tümü sigortacıdan ayrıca (tazminat tutarı ile masrafların toplamı limiti geçse ve sonuçta ödenecek toplam tutar bakımından limit aşımı meydana gelecek olsa dahi) tahsil edilebilecektir. Tek bakılacak olan husus tazminatın sigorta limitini geçip geçmediğidir."* Bkz. Samim Ünan, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi-6. Kitap: Sigorta Hukuku Cilt VII- Yargıtay Kararları* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021), 355.

limitlerin, davacının yaptığı masrafların veya dava ile ilgili yapılan diğer masrafların bir bölümünün ya da tümünün ödenmesini karara bağlamasına engel olmayacağı düzenlenmiştir. Diğer bir ifadeyle, her iki uluslararası düzenleme mahkeme masraflarını ya da dava ile ilgili diğer masrafları öngörülen sorumluluk limitinin dışında bırakmıştır. Yani mahkeme kendi hukukuna göre, tazminatın yanı sıra taşıyıcının, mahkeme masraflarını ve diğer yargılama giderlerini davacıya ayrıca ödemesine karar verebilecektir²⁰⁹. Bununla birlikte ilgili düzenleme iki istisnai hal öngörmüştür. Bu istisnai hallerin mevcudiyeti durumunda uluslararası sözleşmede yer alan sınırlar dikkate alınacak ve sınırları aşan masraflardan taşıyıcı sorumlu olmayacaktır²¹⁰. Buna göre, taşıyıcının zararı doğuran olaydan itibaren altı ay içinde ya da altı aylık süre geçtikten sonra fakat dava açılmadan önce teklifte bulunması ve teklif edilen tazminat tutarının hükmolunan tazminatın üzerinde olması durumunda mahkeme masrafları ve dava ile ilgili diğer masraflar sorumluluk limitleri dahilinde ödenecektir. Buna göre öngörülen limitleri aşan yargılama giderlerinden taşıyıcı mesul değildir. Dolayısıyla bu durumda, sigorta sözleşmesinde sigorta bedelini aşan giderlerden sigortacının sorumlu olacağına dair özel hüküm olduğu hallerde dahi limitleri aşan giderlerden sigortacıyı sorumlu tutmak mümkün olmayacaktır. Zikredilen istisnai hallerin söz konusu olmaması ve hükmedilen tazminatın sigorta bedelini aşması durumunda sözleşmede özel hüküm olmadığı sürece sigortacı, limiti aşan giderlerden sorumlu değildir. Gelineen noktada tekrar belirtmek gerekir ki hava taşıyıcısı mali sorumluluk sigortasına ilişkin genel şartların çıkarılmasına ve genel şartlarda bu hususların ayrıntılı düzenlenmesine ihtiyaç vardır. Zira mevcut düzenlemeye göre MSSHY m. 8’de öngörülen teminat tutarları, sigortacının TTK m. 1474 uyarınca iştirak etmesi gereken hukuki koruma masrafları için de üst sınır teşkil etmektedir²¹¹.

IX. Görevli Mahkeme ve Arabuluculuk

A. Sigortacıya doğrudan açılan davalarda

Görevli mahkemenin ve uyuşmazlığın zorunlu arabuluculuğa elverişli olup olmadığının tespiti için öncelikle taraflar arasındaki hukuki ilişkinin belirlenmesi gerekmektedir. Zira zarar gören üçüncü kişinin hava taşıyıcısının mali sorumluluk sigortacısına doğrudan açacağı dava ile sigortalı hava taşıyıcısının ve adamlarının açacağı davanın hukuki dayanağı farklıdır.

Sigorta korumasından faydalanması mümkün olan bütün kişiler, zarar gören üçüncü kişiler de dahil olmak üzere “sigorta tüketicileri” olarak kabul edilmektedir²¹². Bu bakımdan zarar gören üçüncü kişi tarafından açılacak tazminat davasında Tüketici Mahkemesi’nin görevli kabul edilip edilmeyeceğinin incelenmesi gerekmektedir. 6502 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun (TKHK) m. 3/1-1’de tüketici işlemi kavramını tanımlanmış ve sigorta sözleşmelerinin de bu kapsamda olduğunu açıkça düzenlenmiştir. İlgili hüküm şu şekilde kaleme alınmıştır: “*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 işlemi ifade eder.*” Hükümde açıkça sigortacı ile tüketiciler arasında bir hukuki işlemin mevcudiyeti aranmaktadır. Başka bir ifadeyle, tüketicinin bir tüketici işlemi tarafı olması gerekmektedir²¹³. Dolayısıyla ilgili hüküm uyarınca, TKHK’nın uygulama alanı bulması için zarar gören üçüncü kişinin “sigorta tüketicisi” sıfatına sahip olmasının yanında bir de tüketici işlemine taraf olması aranmaktadır.

²⁰⁹ Kırman, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, 141.

²¹⁰ Gölcüklü, bu istisnai hallerin mevcudiyeti durumunda yargılama giderlerinden taşıyıcının sorumlu olmadığını ifade etmiştir. Bkz. Gölcüklü, *Montreal Sözleşmesi*, 242. Kanımızca ilgili düzenlemeden taşıyıcının bu masraflardan sorumlu olmayacağı anlamı çıkmamaktadır. İlgili düzenlemelerde taşıyıcının sorumluluk limitini aşan masraflardan sorumlu olmadığı anlaşılmaktadır. Başka bir ifadeyle, öngörülen istisnai hallerde uluslararası sözleşmelerde öngörülen sorumluluk limitleri yargılama giderleri için de caridir.

²¹¹ Şenocak, “Hava Aracı”, 79-80.

²¹² Rayegan Kender, “Sigorta Hukukunda Tüketicinin Korunması”, *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Özel Sayı Prof. Dr. Erhan Adal’a Armağan, 8/2 (2011), 1 (Tüketici).

²¹³ Yeşilova Aras, *Doğrudan Dava*, 139.

Bununla birlikte zarar gören üçüncü kişi ile sigortacı arasında bir sözleşme ilişkisi söz konusu değildir; bu ilişki bir edim ilişkisidir²¹⁴ ve kanundan (TTK) doğmaktadır²¹⁵. Bu nedenle zarar gören üçüncü kişinin mali sorumluluk sigortacısına açacağı davada görevli mahkeme Tüketici Mahkemesi değildir²¹⁶. Zarar görenin doğrudan dava hakkı TTK hükümlerine dayandığı için bu dava TTK m.4/1-a uyarınca ticari bir davadır ve asliye ticaret mahkemesinin görev alanına girmektedir.

7155 sayılı ve 06.12.2018 tarihli Abonelik Sözleşmelerinden Kaynaklanan Para Alacaklarına İlişkin Takibin Başlatılması Usulü Hakkında Kanununun 20'nci maddesiyle TTK'ya 5/A maddesi eklenmiş ve buna göre ticari davalardan, konusu bir miktar paranın ödenmesi olan alacak ve tazminat davalarında, dava açılmadan önce arabulucuya başvurulması dava şartı olarak kabul edilmiştir. Yukarıda izaha çalıştığımız üzere, zarar gören üçüncü kişinin sigortacıya karşı ikame edeceği dava ticari dava niteliğinde olduğundan dava şartının yerine getirilmesi için öncelikle arabuluculuk yoluna gidilmesi gerekmektedir²¹⁷.

B. Sigortalının sigortacısına rücu davalarında

Sigorta ettirenin, zarar görene tazminat ödedikten sonra kendi sigortacısına rücu etmesi mümkündür. Trafik sigortasına ilişkin Yargıtay'ın "*Sorumluluk sigortası ile ilke olarak sigorta ettirenin 3.kişilere verebileceği zararlardan ötürü bu zararın giderilmesi için sigorta ettirenin mamelekindeki azalmayı önleme amacına yönelik olarak düzenlenir. Zorunlu mali mesuliyet sigorta sözleşmesinde de aynı ilke uyarınca, güvence altına alınan asıl menfaat sigorta sözleşmesini yaptıran motorlu araç işleticisi ve onun durumunda olanlardır. Bu nedenle trafik kazası ile 3.şahıslara zarar veren motorlu araç işleteni olan sigorta ettiren, zarar görenlere tazminat ödemesinde bulduktan sonra kendi sigortacısından sigorta limitleri ve koşulları içinde kalan ve gerçek zarara ilişkin bölümünü dava yoluyla isteyebilir.*"²¹⁸ şeklinde verdiği karar hava taşıyıcısı mali sorumluluk sigortası için de caridir. Bu durumda sigorta ettiren hava taşıyıcısının, rücu davasını hangi mahkemede ikame edeceğinin tespit edilmesi gerekmektedir. Sigorta ettirenin tüketici sıfatını haiz olduğu durumlarda görevli mahkeme tüketici mahkemesidir (TKHK m.73/1). TKHK m.3/1-k'da tüketici, *ticari veya mesleki olmayan amaçlarla hareket eden gerçek veya tüzel kişi* olarak tanımlanmıştır. Bu tanım uyarınca ticari amaçlarla hareket eden hava taşıyıcısının tüketici sıfatını haiz olmadığı açıktır. Zira TSHK m. 132'da mali sorumluluk sigortası, yurt içi ya da yurt dışı, yolcu, yük ve posta taşımları yapmaya yetkili kılınan taşıyıcılar için zorunlu kılınmıştır. Dolayısıyla zarar görene ödeme yapan sigorta ettirenin sigortalısına yönelteceği rücu davasında görevli mahkeme TTK m.4 uyarınca asliye ticaret mahkemesi olacaktır. Sigortalı taşıyıcı, dava açmadan önce TTK m.5/A uyarınca önce arabuluculuğa başvurmak zorundadır.

C. Halefiyetten doğan davalarda

Sigortacının, halefiyet hakkına dayanan davalar sigorta sözleşmesinden ya da TTK'da düzenlenen hususlardan kaynaklanan dava niteliğinde kabul edilmemektedir²¹⁹. Bu sebeple zarardan sorumlu olan kişiye karşı sigortalının açacağı davada görevli olan mahkeme, halefiyete dayanan davada da görevli kabul edilmektedir²²⁰. Başka bir ifadeyle, sigortacının hukuki açıdan yerine geçtiği sigortalı, zarardan

²¹⁴ Yeşilova Aras, *Doğrudan Dava*, 140.

²¹⁵ Akkanat Öztürk, "Doğrudan Dava", 478.

²¹⁶ Kender, *Tüketici*, s. 26; Yeşilova Aras, *Doğrudan Dava*, 141; Akkanat Öztürk, "Doğrudan Dava", 487.

²¹⁷ Uyuşmazlığın çözümü için tahkime başvurulması halinde arabuluculuk dava şartının yerine getirilmesinin gerekip gerekmediğine ilişkin açıklamalar için ayrıca bkz. Akkanat Öztürk, "Doğrudan Dava", 489-491.

²¹⁸ Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 1999/2336 (18 Mart 1999), <http://www.tazminathukuku.com/arastirma-yazilari/trafik-sigortasinda-sigorta-ettirenin-sigortacisina-rucu-hakki.htm>, (Erişim 3 Mayıs 2024).

²¹⁹ Samim Ünan, *Türk Ticaret Kanunu Şerhi-6. Kitap: Sigorta Hukuku Cilt IV- Yargıtay Kararları* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2019), 143; Kara, *Sigorta*, 470.

²²⁰ Konuya ilişkin 1944 tarihli Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kurulu Kararı şu şekildedir: "*Haksız bir fiil neticesinde zarar gören şahıs zararını o fiilin failine tazmin ettirebilir. Bu hususta açacağı davanın rüyet mercii asliye mahkemesidir. Mutazarrının istikbali derpiş suretiyle haksız fiilin vukuundan önce bir sigorta şirketi ile uğraması melhuz zararların karşılanmasını temin edecek olan bir sigorta mukavelenamesi imza etmiş olmasıyla haksız fiil arasındaki münasebet sadece fiilin vukuu ile şirket için*

sorumlu olan kişiye karşı hangi hukuki sebebe dayanarak talepte bulunabilirse, sigortacı da aynı sebebe dayanacak ve görevli mahkeme bu sebebe göre belirlenecektir²²¹.

Sigortacının kanuni halefiyet hakkına dayanarak açacağı davadan önce arabuluculuğa başvurmasının zorunlu olup olmadığı noktasında öğretilerde farklı görüşler ileri sürülmüştür²²². Arabuluculuk Daire Başkanlığı tarafından yayınlanan “Sigorta Hukukunda Uzman Arabuluculuk” kitabında sigortacının halefiyet hakkının TTK’da düzenlenmiş olması nedeniyle halefiyete dayalı davanın mutlak ticari dava niteliğinde olduğu ve uyuşmazlığın hangi mahkemenin görev alanına girdiğinden bağımsız olarak zorunlu arabuluculuğa tabi olduğu ifade edilmiştir²²³. Kanımızca bu görüşe katılmak mümkün değildir. Zira kanuni halefiyet uyarınca sigortalının haklarına halef olan sigortacının açacağı davanın hukuki sebebi, sigortalının zarar sorumlusuna karşı sahip olduğu davanın hukuki sebebi ile aynıdır²²⁴. Yani sigortacının halefiyeten doğan talep hakkı sigorta sözleşmesinden kaynaklanmamaktadır. Davanın hukuki sebebi zarar sorumlusu ile sigortalı arasındaki ilişkiyi göre tespit edilir. Dolayısıyla sigortalı ile zarar sorumlusu arasındaki uyuşmazlık arabuluculuğa tabi ise halef sıfatına istinaden sigortacının açacağı dava öncesinde arabuluculuğa başvurması zorunlu olacaktır.

X. Zamanaşımı

Hava taşıyıcısı mali sorumluluk sigortası sözleşmesinden doğan talep haklarının ne zaman zamanaşımına uğrayacağına ilişkin TSHK’da ve MSSHY’de bir düzenleme yapılmış değildir. Dolayısıyla uygulanması gereken zamanaşımı süresi TTK hükümlerine göre tespit edilmelidir. TTK m. 1420’de sigorta sözleşmesinden doğan bütün istemler için iki yıllık bir zamanaşımı süresi öngörülmüştür. Bu süreler alacağın muaccel olduğu tarihten itibaren işlemeye başlayacaktır. Hükmün devamında sigorta tazminatına ve sigorta bedeline ilişkin istemlerin de altı yıl geçmekle zamanaşımına uğrayacağı belirtilmiştir. Genel hüküm niteliğinde olan bu maddede üst zamanaşımı süresi altı yıl olarak

bir tediyeye vecibesinin ortaya çıkmış olmasından ibarettir. Ticaret Kanununun 965 inci maddesiyle konulmuş bulunan esasa göre sigortacı poliçede yazılı olup da sigortalısına ödediği sigorta bedeli nisbetinde sigortalının yerine geçer. Bu bir kanunî halefiyettir. Binaenaleyh sigortacının haksız fiil failinin karşısına çıkması mutazarrır olan şahsa ödemiş olduğu miktar nispetinde dava külfetinden kurtarmış olduğu içindir. Hatta zararının tamamını sigortadan temin edememiş olan mutazarrırın şirketten aldığı bedelden fazlası için haksız fiil faili aleyhine dava ikame etmiş olması dahi mümkündür. Bu takdirde aynı menbadan çıkan bir tek borcun bir kısmı hukuk mahkemesinde talep edilmiş olacaktır. İmdi, sigortacının, sigortacılık mutlak bir ticarî muameledir diye kanunî halefiyetine istinaden açacağı rücu davası için ticaret mahkemesinde dava ikame etmesi icap eder, denecek olursa, menşei, mahiyeti ve illeti aynı olan ve haksız fiil faili için tecezzisi mümkün bulunmayan bir borç için iki ayrı kaza merciinde birden dava açılabilceği kabul edilmiş olur. Bu ise, kanuna ve hukuka uygun düşmez. Bu itibarla, sigortacının, sigorta poliçesinden münbais olmayıp kanundan aldığı bir salahiyyete istinaden ve haksız fiil sebebiyle alacaklı yerine kaim olarak hareket ettiği davada hukuk mahkemesine başvurması lazım geleceğine reylerin üçte ikisini geçen çoğunluğuyla 22/3/944 tarihinde karar verildi.” Yargıtay İçtihadı Birleştirme Hukuk Genel Kurulu Kararı, K. 1944/9 (22 Mart 1944), www.lexpera.com.tr, (Erişim 5 Mayıs 2024).

²²¹ Ünan, *Yargıtay Kararları*, 143; Kender, *Sigorta*, 413. Yargıtay, sigortalının tüketici sıfatını haiz olduğu bir davada, sigortacının açtığı halefiyete dayanan dava için tüketici mahkemesinin görevli olduğuna karar vermiştir. Bkz. “Davacı, sigorta şirketi, halefiyet ilkesi gereğince sigortalısının yerine dava açmış olup, sigortalının evinde kullanmak için buzdolabı satın aldığı, sigortalı ile davalı arasında, 6502 sayılı Kanun kapsamında tüketici ilişkisi bulunduğu ve sigortalının tüketici olduğu anlaşıldığından uyuşmazlığın tüketici mahkemesinde görülüp sonuçlandırılması gerekmektedir.” Yargıtay, 20. Hukuk Dairesi, K. 2016/8106 (21 Eylül 2016), www.lexpera.com.tr, (Erişim 5 Mayıs 2024). Yargıtay, sigortacının kanuni halefiyetine dayanan bir başka davada ise sulh hukuk mahkemesinin görevli olduğuna karar vermiştir: “Dava, işyerim paket sigorta poliçesinden kaynaklanan rücu tazminat istemine ilişkindir. HMK’nun 4.1-a maddesindeki düzenleme gereği kira ilişkisinden doğan alacak davaları da dahil olmak üzere tüm uyuşmazlıkları konu alan davalar ile bu davalara karşı açılan davalara bakmaya Sulh Hukuk Mahkemesi görevlidir. Davacının sigortalısı davalının kiracısıdır. Sigortalı ile davalı arasında kira ilişkisi söz konusudur. Davacı ... şirketi TTK’nun 1301. (1472) maddesine dayanan ve sigortalısına halef olarak iş bu rücu davasını açmış bulunmaktadır. Halefiyete dayalı sigorta rücu davasında, sigortacı halefiyet hukuku ilişkisi sebebiyle ancak selefinin sahip olduğu haklara sahiptir. Bu nedenle dava dışı sigortalı ile davalı arasında dava görülmesi olsa idi hangi mahkeme davaya bakmaya görevli ise davacı sigortacının da açacağı davaya bakmaya aynı mahkeme görevlidir. Görev kamu düzenine ilişkin olup yargılamanın her aşamasında resen gözetilmesi gerektiğinden, görevli mahkeme Sulh Hukuk Mahkemesi olup mahkemece yanlışlıkla gerekçe ile yazılı şekilde karar verilmesi doğru olmayıp bozmayı gerektirmiştir.” Bkz. Yargıtay, 17. Hukuk Dairesi, K. 2016/2693 (3 Mart 2016), www.lexpera.com.tr, (Erişim 5 Mayıs 2024).

²²² Öğretilerdeki görüşler için bkz. Nurdan Orbay Ortaç, “Sigortacının Halefiyet Hakkına Dayalı Tazminat Davasından Önce Arabuluculuk Yoluna Başvurunun Dava Şartı Olup Olmadığına İlişkin Değerlendirmeler”, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 27/1 (2023), 163-165.

²²³Ufuk Tekin vd., *Sigorta Hukukunda Uzman Arabuluculuk* (Ankara: Motif Matbaacılık, 2021), 229.

²²⁴ Orbay Ortaç, “Halefiyet”, 166.

belirlenmişken; TTK m. 1482’de sorumluluk sigortaları için bu süre on yıl olarak kabul edilmiştir. İlgili hükümde sigortacıya yöneltilecek tazminat istemlerinin *sigorta konusu olaydan* itibaren on yılda zamanaşımına uğrayacağı belirtilmiştir. Genel hüküm niteliğindeki TTK m. 1420’de üst zamanaşımı süresinin rizikonun gerçekleşmesiyle başlayacağı öngörülmüş iken; sorumluluk sigortaları için ise TTK m. 1482’de bu sürenin başlangıcı sorumluluğu doğuran olay olarak belirlenmiştir²²⁵. Bu durum sorumluluk sigortalarında rizikonun gerçekleşme anı olarak kanun koyucunun benimsediği olay esası ile de uyumludur.

TTK m. 1486’da zamanaşımı süresine ilişkin TTK m. 1482 hükmüne aykırı sözleşme şartlarının geçersiz olduğu hüküm altına alınmıştır. Yani zamanaşımı süresi kanunda emredici olarak düzenlenmiştir. Dolayısıyla tarafların rizikonun tayini için zarar ya da talep esasını kararlaştırmaları durumunda dahi zamanaşımı süresi sorumluluğu doğuran olay ile başlayacaktır. TTK m. 1420 genel hüküm niteliğinde olduğu için hükümde öngörülen iki yıllık zamanaşımı tüm sigortalar için uygulanacaktır²²⁶. Bu sebeple iki yıllık zamanaşımı taşıyıcının yaptıracığı mali sorumluluk sigortası için de geçerli olacaktır. Netice itibariyle bütün istemler, alacağın muaccel olmasından sonra iki yıl; sigortacıya yöneltilecek tazminat istemleri ise sorumluluğu doğuran olaydan itibaren on yıl geçtikten sonra zamanaşımına uğrar.

Mevcut düzenlemeye göre yukarıda açıkladığımız üzere sigortacıya yöneltilecek istemler için iki ve on yıllık zamanaşımı süreleri geçerlidir. Bununla birlikte, kanımızca zarar görenin taşıyıcıya yönelteceği sorumluluk davası için TSHK’da öngörülen iki yıllık sürenin, zarar görenin hava taşıyıcısının sigortacısına doğrudan başvuru için de geçerli kabul edilmesi yerinde olacaktır. TSHK m. 131’de “*Sorumluluğa ilişkin dava, hava aracının varma yerine geldiği veya gelmesi gerektiği tarihten veya taşımanın durduğu tarihten itibaren iki yıl içinde açılmazsa tazminat talep hakkı düşer.*” şeklinde düzenlenen hükümde öngörülen iki yıllık süre zarfında sorumluluk davasının açılmaması taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran hallerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır²²⁷. Hükümde herhangi bir üst zamanaşımı süresi öngörülmüş değildir. Taşıyıcının sorumluluktan kurtulması sigortacının da sorumlu olmayacağı anlamına gelir. Dolayısıyla TSHK’da taşıyıcıya yöneltilecek istemler için düzenlenen zamanaşımı süresinin sorumluluk sigortacısına yöneltilecek istemler için de cari olması isabetli olacaktır. Bununla birlikte TSHK’da bu sürenin “*hava aracının varma yerine geldiği veya gelmesi gerektiği tarihten veya taşımanın durduğu*” tarihten itibaren başlayacağı anlaşılmakta, buna karşın TTK’da bu süre genel hüküm niteliğindeki TTK m. 1420’e göre *muacceliyet tarihinden* itibaren, sorumluluk sigortaları için üst zamanaşımı süresinin düzenlendiği TTK m. 1482’ye göre *sigorta konusu olaydan itibaren* işlemeye başlayacaktır. Dolayısıyla TSHK’da ya da MSSHY’de yapılacak değişiklik ile bu karışıklığın giderilmesi, hava taşıyıcısına ve sorumluluk sigortacısına yöneltilecek talepler açısından aynı zamanaşımı süresinin belirlenmesi ve sürenin başlangıç tarihinin de her iki düzenlemeyle uyumlu hale getirilmesine ihtiyaç vardır²²⁸.

XI. Hava Taşıyıcısının Sigorta Yükümlülüğünü Yerine Getirmemesi

TSHK m. 132’de sigorta yükümlülüğünü yerine getirmeyen hava araçlarının uçuştan menedileceği düzenlemiştir. Bu maddeye istinaden çıkarılan MSSHY m. 7’de de sigorta yükümlülüğü yerine getirilmeyen hava araçları ile uçuş yapılması yasaklanmış ve sigorta poliçesi hava aracında bulunmadığı sürece uçuşun icra edilemeyeceği belirtilmiştir. Yine ilgili Yönetmelik’in “*Yaptırımlar*” başlıklı 10.maddesine göre sigorta yükümlülüğünü yerine getirmeyen hava aracının Türk hava sahasını

²²⁵ Kender, sorumluluk sigortaları için zamanaşımı süresinin, zararın sonradan ortaya çıkması ihtimaline karşı, olaydan itibaren değil alacağın muacceliyetinden itibaren başlaması gerektiğini ileri sürmüştür. Bkz. Kender, *Sigorta*, s. 387-388.

²²⁶ Yazıcıoğlu-Şeker Öğüz, *Sigorta*, 177.

²²⁷ Açıklamalar için bkz. Başlık IV, C.

²²⁸ Örneğin; KTK m.109’da zarar görenin maddi tazminat taleplerine ilişkin zamanaşımı süresi, Karayolları Motorlu Araçlar Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları C.8’e göre sorumluluk sigortacısı için de geçerlidir ve zamanaşımının başlangıç süresine ilişkin ilgili düzenlemelerde yeknesaklık sağlanmıştır. KTK m.109’da öngörülen zamanaşımı süresinin KTK m. 100’de ihtiyarı mali sorumluluk sigortası için de geçerli olduğu düzenlenmiştir.

kullanmasına, havaalanlarına inişine ve uçuş halinde bulunmayan hava aracının kalkışına izin verilmeyecektir. Bunun yanında yükümlülüğe aykırı şekilde uçuş gerçekleştiren hava taşıyıcılarına idari para cezaları uygulanmaktadır. Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü tarafından çıkarılan Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Tarafından Verilecek İdari Para Cezaları Hakkında Yönetmelikte Yer Alan İdari Para Cezalarının Yeniden Değerlendirilmesine İlişkin Tebliğ (2024/2)'de hava aracıyla yapılan taşımalarda yolcu, bagaj, yük ve posta mali sorumluluk sigorta yükümlülüklerine aykırı şekilde uçuşun gerçekleştirilmesi durumunda havacılık işletmesine verilecek idari para cezası 91.139 TL olarak güncellenmiştir²²⁹.

Sonuç

TSHK'da hava taşıyıcısı, hava taşıma sözleşmesinden doğabilecek zararlardan dolayı yöneltilecek tazminat taleplerinin teminatı olmak üzere mali sorumluluk sigortası yaptırmakla yükümlüdür. Sigortacılık Kanunu m. 11'de sigorta sözleşmesinin içeriğinin Müsteşarlıkça onaylanan ve sigorta şirketlerince aynı şekilde uygulanacak olan genel şartlara uygun olarak düzenleneceği belirtilmiştir. Mevzuatımızda hava taşımacılığı için zorunlu mali sorumluluk sigortası genel şartları mevcut değildir. Bu sigortanın hâlihazırda Türkiye'de Faaliyet Gösteren Hava Araçları İçin Yolcu, Bagaj, Yük ve Posta Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik hükümleri dikkate alınmak suretiyle diğer mali sorumluluk sigortası genel şartlarının uyarlanması yoluyla yapıldığı görülmektedir²³⁰. Kanımızca bu büyük bir eksiklik ve bu sigorta türüne özgü genel şartların düzenlenmesine ihtiyaç vardır.

Hava taşıyıcısı sorumluluk sigortasının usul ve esaslarının belirlenmesi için çıkarılan ilgili yönetmelikte rizikonun ne zaman gerçekleştiğine ilişkin bir düzenleme yer almamaktadır. Rizikonun tayini TTK'nın sorumluluk sigortasına ilişkin hükümlerine göre yapılmaktadır. Bununla birlikte sorumluluk sigortalarında sorumluluğu sigortalanacak olan kişinin faaliyetine ve sıfatına göre sigorta ile amaçlanan himaye de değişiklik gösterir²³¹. Dolayısıyla sorumluluk sigortalarının her bir türü için rizikonun ve gerçekleştiği anın genel şartlarla belirlenmesi gerekir. Hava taşıyıcısı sorumluluk sigortasına ilişkin genel şartların çıkarılmasına rizikonun ve gerçekleştiği anın tespiti açısından da ihtiyaç vardır. Rizikonun ve gerçekleştiği anın en azından çıkarılan yönetmeliklerde belirlenmesi isabetli olurdu.

Çalışmamızın konusu olan sorumluluk sigortası açısından, sigortacının sigortalısına rücu edebileceği sebepler ne TSHK'da ne de ilgili Yönetmelik'te düzenlenmiştir. Öğretide de bu konuda fikir ayrılıklarının olduğu görülmektedir. Yukarıda açıkladığımız üzere TTK m. 1484'e göre sigortacının, sigortalısına karşı ifa borcundan tamamen ya da kısmen kurtulduğu hallerde dahi zarar görene ifa borcu zorunlu sigorta bedeline kadar devam etmektedir. Ancak TTK' da zarar görene ifada bulunan sigortacının, sigortalısına rücu edebileceğine ilişkin bir düzenleme mevcut değildir. Bazı sorumluluk sigortası genel şartlarında sigortacının sigortalısına rücu edebileceği hallerin ayrıntılı düzenlenmesiyle kanundaki bu eksiklik giderilmiş olsa da hava sigortaları açısından bu sorun devam etmektedir. Tarafların sözleşmeye koyacakları klotlarla sigortacının sigortalıya rücu edebileceği halleri düzenlemesi mümkün olsa da buna ilişkin yasal düzenlemenin olmaması büyük bir eksiklik. Dolayısıyla bu sigortaya ilişkin sigortacının, sigortalıya karşı kısmen ya da tamamen ifa borcundan kurtulduğu hallerin, sigortacının sigortalıya rücu edebileceği istisnai haller olarak açıkça düzenlenmesine ihtiyaç vardır.

Sigortacının zarar görene ifa yükümlülüğünün düzenlendiği TTK m. 1484/2'de sigorta ilişkisinin sona ermesinin zarar görene karşı, sigortacının sözleşmenin sona erdiğini ya da sona ereceğini yetkili mercilere bildirmesinden itibaren bir ay sonra hüküm doğuracağı düzenlenmiştir. TSHK'nın 132.maddesine dayanılarak çıkarılan MSSHY m.7'ye göre sigortacı sözleşmenin sonlandığını SGHM'ye

²²⁹ Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Tarafından Verilecek İdari Para Cezaları Hakkında Yönetmelikte Yer Alan İdari Para Cezalarının Yeniden Değerlendirilmesine İlişkin Tebliğ, *Resmî Gazete* 32414 (31 Aralık 2023).

²³⁰ Bozkurt Bozabalı, "Sigorta", 138-139.

²³¹ Yazıcıoğlu, "Sempozyum", 445.

bildirmek durumundadır. Kanunda sigortacıya ayrıca sona ereceği tarihi bildirme hakkı tanınmışken, ilgili Yönetmelik'te bu bildirim hükmün lafzından sadece sona erdiği durumda yapılacağı anlaşılmaktadır. Sorumluluk sigortacısı açısından bu bildirim, zarar görene karşı sorumluluğunun ne zamana kadar devam edeceğini belirlemektedir. Zira TTK m.1184'te öngörülen bir aylık süre bildirimden sonra başlayacaktır. Dolayısıyla TTK sözleşmenin sona ermesinden önce sigortacıya, sona ereceği tarihi bildirme hakkı vererek, zarar görene karşı sorumluluğunun devam ettiği bir aylık süreyi sözleşmenin devamı esnasında başlatma imkânı vermektedir. Yönetmelik'te yer alan düzenlemeden ise bu sürenin sözleşme sona erdikten sonra başlayacağı anlaşılmaktadır. Netice itibariyle kanun ile yönetmelik arasındaki bu ikiliğin giderilmesine ihtiyaç vardır. Zorunlu sorumluluk sigortalarının ihdasında zarar görenin menfaatinin ön planda olduğu göz önüne alınırsa, Yönetmelik'te yer alan düzenlemenin yerinde olduğu kanaatindeyiz. Yani sigortacı, sözleşme sona erdikten sonra yetkili mercilere durumu bildirmeli ve bir aylık sürenin sözleşme devam ederken başlamasının önüne geçilmelidir.

Ayrıca hava taşıyıcısı mali sorumluluk sigortasıyla ilgili zamanaşımına ilişkin bir düzenlemenin olmadığı görülmektedir. TTK'da öngörülen iki ve on yıllık zamanaşımı süreleri hava taşıyıcısı mali sorumluluk sigortası kapsamında sigortacıya yöneltilecek talepler için de geçerlidir. Bununla birlikte kanımızca TSHK m. 131'de taşıyıcıya yöneltilecek sorumluluk davası için öngörülen iki yıllık sürenin, sigortacıya yöneltilecek istemler için de geçerli kabul edilmesi isabetli olacaktır. Neticede zarar görenin TSHK m. 131'de öngörülen süreye riayet etmemesi taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaracaktır. Sigortalı taşıyıcının sorumlu olması da sigortacının sorumluluğu açısından kanuni bir şarttır²³². Fakat mevcut düzenleme, zarar görenin iki yıllık (TSHK m. 131) süreyi kaçırmaması durumunda, sigortalı taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarıyor; sigortacının genel hükümlerdeki zamanaşımına tabi olması nedeniyle TSHK m. 131'de öngörülen süreden sonra dahi tazminat istemiyle karşılaşmasını mümkün kılmaktadır. Yine TSHK m. 131'de öngörülen zamanaşımı başlangıç tarihinin, sigortacıya yöneltilecek talepler için TTK'daki iki ve on yıllık zamanaşımı sürelerinin başlangıç tarihinden farklı olması da karışıklığa yol açmaktadır. Netice itibariyle bu sigorta türüne özgü çıkarılması gereken genel şartlarda TSHK'daki düzenleme ile uyumlu bir zamanaşımı süresinin ve süre başlangıç tarihinin tayin edilmesi yerinde olacaktır.

²³² Acar, *Savunmalar*, 65.

Kaynakça

- Acar, Serdar. "Sorumluluk Sigortacısının Doğrudan Davada Dayanabileceği Savunmalar". *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi* 18/2 (2012), 733-748.
- Adıgüzel, Burak. "Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu". *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası* 71/2-3 (2013), 3-20.
- Akkanat Öztürk, Elif Beyza. "Sorumluluk Sigortalarında Zarar Görenin Doğrudan Dava Hakkı". *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi* 11/42 (2000), 471-498.
- Akkurt, Sinan Sami. *Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk*. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2014.
- Arseven, Haydar. *Sigorta Hukuku*. İstanbul: Beta Yayıncılık, 1991.
- Atamer, Kerim. "Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Zarar Sigortalarına Giriş", *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi* 27/1 (2011), 21-106.
- Aydoğdu, Murat-Kahveci, Nalan. *Türk Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*. Ankara: Adalet Yayınevi, 2009.
- Ayhan, Rıza vd. *Sigorta Hukuku*. Gözden Geçirilmiş 6. Baskı. Ankara: Yetkin Hukuk Yayınları, 2023.
- Bokareva, Olena. "The Meaning of "Accident" under the Montreal Convention in Light of CJEU". *Regulation of Risk, Transport, Trade and Environment in Perspective*, ed. A. Basu Bal vd. (Boston: Brill Nihoff, 2022), 157-184. https://doi.org/10.1163/9789004518681_006
- Bozkurt Bozabalı, Banu. "Havayolu ile Yolcu Taşımalarında Yolcunun Ölüm veya Cismani Zarara Uğraması Haline İlişkin Yapılacak Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası". *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 2/2 (2012), 121-149 (Sigorta).
- Bozkurt Bozabalı, Banu. *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmelerinde Taşıyanın Ölüm ve Cismani Zarardan Sorumluluğu*. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2013 (Sorumluluk).
- Canbolat, Ayşe Gül. *Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu*. Ankara: Turhan Kitabevi, 2009.
- Çiğner, 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* 69/2 (2020), 369-398.
- Çeker, Mustafa. *Sigorta Hukuku*. Adana: Karahan Kitabevi, 2016.
- Çöğen, Selçuk. "Varşova ve Montreal Konvansiyonları Çerçevesinde Havayolu Taşıyıcılarının Sınırlı Sorumluluğu Uygulamada Karşılaşılan Sorunlar", *Hava Taşıma Hukuku Sempozyumu*, ed. İlyas Çeliktaş (İstanbul: Beta Yayıncılık, 2012), 117-126.
- Demirel, Duygu. "TTK m. 1259 Bakımından Deniz Araçları Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortasının Kapsamı", *Legal Hukuk Dergisi* 15/177 (2017), 4379-4445.
- Deniz, İnci. "Varşova Konvansiyonu'nda Taşıyıcının Sorumluluğu". *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası* 50/1-4 (1984), 423-478 (Varşova).
- Deniz, İnci. "Yolculara Gelen Zararlardan Dolayı Varşova Konvansiyonu'nda Hava Taşıyıcısının Sorumluluğunun Şartları (1971 T. Guatemala değişikliğiyle birlikte)". *İstanbul Üniversitesi Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi* 13/16 (1996), 89-130, (Yolcu).

- Dinç, İnan Deniz. *Ürün Sorumluluk Sigortasında Rizikonun Konusu ve Teminatın Kapsamı*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017.
- Eren, Fikret. *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*. Ankara: Yetkin Yayınları, 2018.
- Ergün, Mevci. "Sorumluluk Hukuku ile Sorumluluk ve Genel Sigortaların İlişkisi". *Yargıtay Dergisi* 10/4 (1984), 482-508.
- Erzurumluoğlu, Erzan. *Sözleşmeler Hukuku Özel Borç İlişkileri*. Ankara: Yetkin Hukuk Yayınları, 2014.
- Gölcüklü, İlyas. *Montreal Sözleşmesi Uyarınca Taşıyıcının Uluslararası Yolcu Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğu*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2015.
- Günay M. Barış-Gençtürk Muharrem. "Hava Taşımacılığında Montreal Sözleşmesinin Yürürlüğe Girmesinin İç Hukuka Etkisi". *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi* 18/2 (2012), 793-806.
- Güner Özbek, Meltem Deniz. "Varşova ve Montreal Sözleşmelerinin Eş Zamanlı Uygulanması Havayolu ile Yapılan Taşıma Sözleşmelerine Uygulanan Hükümler ve Türk Sivil Havaacılık Kanunu'nun İç Taşımalara İlişkin Hükümlerinin Acil Revizyon İhtiyacı". *Türkiye Barolar Birliği Dergisi* 28/133 (2016), 325-372.
- Hacıömeroğlu, Abdulhamid Oğuzhan. *Sorumluluk Sigortasında Sigorta Himayesinin Kapsamı*. (Ankara: Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, 2017.
- Hacıömeroğlu, Abdülhamit Oğuzhan. "Zorunlu Sorumluluk Sigortacısının Sonraki Sorumluluğu". *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*. 36/2 (2020), 165-192.
- Hızır, Serdar. "Türk Ticaret Kanunu'nda Yer Alan Mal Sigortalarına İlişkin Muhtelif Hüküm ve İlkelerin Sorumluluk Sigortasına Uygulanabilirliği". *Türkiye Barolar Birliği Dergisi* 86 (2009), 268-312.
- Işıklar, Güneş Karol. *2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu ile Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018.
- İşgüzar, Hasan. *Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Sivil Hava Aracı İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu*. Ankara: Sözkesen Matbaacılık, 2003.
- Kahya, Mehmet. "Taşıyıcının Mali Sorumluluğu ve C.M.R. Sigortaları". *Reasürör* 36 (2001), 4-23.
- Kaner Deniz, İnci. *Sigorta Hukuku*. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2017 (Sigorta).
- Kaner, İnci. *Hava Hukuku (Hususi Kısım)*. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2004 (Hava Hukuku).
- Kara, Hacı. *Sigorta Hukuku*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021.
- Karasu, Raif. "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun Sorumluluk Sigortalarına İlişkin Hükümlerinin Değerlendirilmesi". *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi Özel Sayı*, 6/4 (2015), 683-706.
- Karayalçın, Yaşar. "Yeni Tasarıda ve Umumiyetle Türk Hava Hukuku'nda Uçak Yolcuları Lehine Mecburi Kaza Sigortası". *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 8/3 (1951), 519-554.
- Kender, Rayegan. "Sigorta Hukukunda Tüketicinin Korunması", Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Özel Sayı Prof. Dr. Erhan Adal'a Armağan, 8/2 (2011), 1-27 (Tüketici).
- Kender, Rayegan. "Türk Ticaret Kanunu Taslağı'nın Sigorta Hukukuna İlişkin Hükümleri Hakkında Düşünceler". *Sigorta Hukuku Dergisi*, Özel Sayı 1 (2005), 7- 28, (Taslak).
- Kender, Rayegan. *Türkiye'de Hususi Sigorta Hukuku*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021 (Sigorta)

- Kırman, Ahmet. *Hava Yolu ile Yapılan Uluslararası Taşımlarda Taşıyıcının Sorumluluğu*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1990.
- Kızılsümer, Bahar. *Sigortacının Kanuni Halefiyetinin Şartları ve Sınırları*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2019.
- Konfidan, Melisa. *Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2023.
- Kubilay İbrahim Atakan-Kubilay Huriye. "İnsansız Hava Araçları Üçüncü Şahıs Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası ile İlgili Gelişmelerin Değerlendirilmesi" *Sivil Havacılık Hukukunda Güncel Gelişmeler Sempozyumu*, ed. Bilge Erson Asar, Kazım Sedat Sirmen ve Havva Karagöz (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2019), 109-140.
- Kürşat, Zekeriya. "Eser ve Vekalet Sözleşmelerinin Nitelendirilmeleri Sorunu ve Nitelendirmenin Hükümü". *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası* 67/1-2 (2009), 143-166.
- Mertol, Can. *Mesleki Sorumluluk Sigortası Genel Şartları*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 2006.
- Misili, Sinan. *Hava Özel Hukuku*. Bursa: Ekin Yayınevi, 2021.
- Naboush, Eman. "Air Carrier's Liability for the Safety of Passengers during Covid-19 Pandemic". *Journal of Air Transport Management* 89 (2020), 1-9.
- Omağ, Merih Kemal. "Sigorta Hukukunda Zenginleşme Yasağı". *Prof. Dr. Ergun Önen'e Armağan*. İstanbul: Alkım Yayınevi, 2003, 253-262 (Zenginleşme).
- Omağ, Merih Kemal. "Türk Hukukunda Mecburi Sigortalara ve Sorunlara Genel Bir Bakış". *Zorunlu Sigortalar Paneli*". İstanbul: Özdil Basımevi, 1993 (Mecburi).
- Omağ, Merih Kemal. "Türk Ticaret Kanunu ile 25 Haziran 1992 Tarihli Belçika Kara Sigortası Mukavelesi Kanunu Açısından Hukuki Sorumluluk Sigortaları". *Özel Sigorta Hukukuna Hâkim İlke ve Kurumlar (1975-2016) Makaleler- Tebliğler*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2019, (Sorumluluk).
- Orbay Ortaç, Nurdan. "Sigortacının Halefiyet Hakkına Dayalı Tazminat Davasından Önce Arabuluculuk Yoluna Başvurunun Dava Şartı Olup Olmadığına İlişkin Değerlendirmeler". *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 27/1 (2023), 151-171.
- Özdamar, Mehmet. *Sigortacının Sözleşme Öncesi Aydınlatma Yükümlülüğü*. Ankara: Yetkin Hukuk Yayınları, 2009.
- Ridanovic, Berin. "Liability of Airport Operator for Damage in International Carriage of Cargo". *Representation Issue*, 2019, 1-10. <https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.3395292>
- Roberts, Mark Wilcox. "An Extension of the Warsaw Convention's Protection: Julius Young Jewellery Mfg. Co. v. Delta Airlines". *North Carolina Journal of International Law* 5/3 (1980), 497-506.
- Sarıhan, Banu Bilge. "Türk Borçlar Kanunu'nda Genel Bir Kural Olarak Tehlike Sorumluluğu". *Prof. Dr. Ali Rıza Okur'a Armağan Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi* 20/1 (2014), 1177-1195.
- Sipoz, Atila. "The Liability of the Air Carrier for Damages and the State of Health of Air Passenger". *Hungarian Journal of Legal Studies* 61/1 (2020), 85-112.

- Sopacı Öztuna, Birgül. "6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1484. Maddesine Göre Zorunlu Sorumluluk Sigortasında Sigortacının Zarar Görene Karşı İfa Yükümlülüğü". *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi* 18/2 (2012), 699-723, (İfa Yükümlülüğü).
- Sopacı Öztuna, Birgül. "Türk ve Alman Hukukunda Yeni Düzenlemeler Işığında Sorumluluk Sigortasında Doğrudan Talep Hakkı". *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi* 27/2 (2011), 15-50, (Doğrudan Talep).
- Sözer, Bülent. "Hava Yolu ile Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Sonucunda Doğan Zararlardan Taşıyıcının Sorumluluğu". *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi* 9/3 (1978), 765-818 (Yolcu).
- Sözer, Bülent. "Havayolu ile Yapılan Taşımalarda Yolcunun Maruz Kaldığı Zararlardan Doğan Manevi Tazminat Talepleri". *Hava Taşıma Hukuku Sempozyumu*, ed. İlyas Çeliktaş (İstanbul: Beta Yayıncılık, 2012), 91-98 (Sempozyum).
- Sözer, Bülent. "Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun Hükümlerin Göre Taşıyan ve İşletenin Sorumluluğu". *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi* 12/4 (1984), 3-86, (Sorumluluk).
- Sözer, Bülent. *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2009 (Sözleşme).
- Şenocak, Kemal. "İnsansız Hava Aracı İşleteninin Sorumluluğu ve Sigortalanması". *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi* 36/2 (2020), 43-82 (Hava Aracı).
- Şenocak, Kemal. "Sorumluluk Konusu Olaya Kasten Neden Olma (TTK m. 1477)". *Sigorta Hukuku Sempozyumları*, ed. Emine Yazıcıoğlu-Samim Ünan. 173-179. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018 (Kasten Neden Olma).
- Şenocak, Kemal. *Mesleki Sorumluluk Sigortası*. Ankara: Turhan Kitabevi, 2000 (Sigorta).
- Tandoğan, Haluk. *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri Cilt 2*. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2010.
- Tek, Gülşah Sinem. *Ulaşım Araçlarının İpoteği*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2012.
- Tekin Ufuk vd. *Sigorta Hukukunda Uzman Arabuluculuk*. Ankara: Motif Matbaacılık, 2021.
- Thalin, Cristoffer. *The Air Carrier's Liability for Passenger Damages*. İsveç: Lund Üniversitesi, Yüksek Lisans Tezi, 2002.
- Uluğ, İlknur. "Sigorta Hukukunda Riziko Kavramı ve Bu Kavramdaki Değişiklikler". *Türkiye'de Sigorta Hukuku'nun Sorunları ve Geleceği Sempozyumu*. 308-349. Ankara: Türkiye Barolar Birliği Yayınları, 2004, 3.
- Ülgen, Hüseyin. *Hava Taşıma Sözleşmesi*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1987.
- Ülgener, M. Fehmi. *Çarter Sözleşmeleri I Genel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmesi*. İstanbul: Der Yayınları, 2017.
- Ünan, Samim-Baysal, Başak. "Trafik Kazası Nedeniyle Destekten Yoksun Kalanların Araç İşletenin Sorumluluk Sigortacısına Yöneltilmiş İstemlerle İlgili Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi". *Ticaret Kanunu ve Yargıtay Kararları Sempozyumu*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 2013.
- Ünan, Samim. *Türk Ticaret Kanunu Şerhi-6. Kitap: Sigorta Hukuku Cilt IV- Yargıtay Kararları*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2019.

Ünan, Samim. *Türk Ticaret Kanunu Şerhi-6. Kitap: Sigorta Hukuku Cilt VII- Yargıtay Kararları*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021.

Ünan, Samim. "Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Sorumluluk Sigortalarında Sigortacının Hukuksal Koruma Edimi". *Sigorta Hukuku Sempozyumları*. ed. Samim Ünan-Emine Yazıcıoğlu. 347-383. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018 (Hukuksal Koruma Edimi).

Yeşilova Aras, Ecehan. *Sorumluluk Sigortalarında Zarar Görenin Doğrudan Dava Hakkı* (TTK m. 1478). Ankara: Yetkin Yayınları, 2013.

Yazıcıoğlu, Emine-Şeker Öğüz, Zehra. *Sigorta Hukuku*. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2022.

Yazıcıoğlu, Emine. "Sorumluluk Sigortalarında Riziko". *Sigorta Hukuku Sempozyumları*. ed. Samim Ünan-Emine Yazıcıoğlu. 423-466. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018 (Sempozyum).

Yazıcıoğlu, Emine. "Sorumluluk Sigortalarında Sigortacının Kanuni Halefiyeti". *Sigorta Hukuku Sempozyumları*. ed. Samim Ünan-Emine Yazıcıoğlu. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018 (Halefiyet).

Mahkeme Kararları

Yargıtay, Yargıtay Hukuk Genel Kurulu. K. 2009/541 (18.11.2009). www.lexpera.com.tr

Yargıtay, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 1990/963 (16 Şubat 1990). *Yargıtay Kararları Dergisi*, 16/ 6 (1990), 870-872.

Yargıtay, Yargıtay 17. Hukuk Dairesi, K. 2019/4279 (8 Nisan 2019). www.lexpera.com.tr

Yargıtay, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 2003/218 (14 Ocak 2003). www.lexpera.com.tr

Yargıtay, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 1975/2547 (7 Nisan 1975). www.lexpera.com.tr

Yargıtay, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 2014/310 (8 Ağustos 2014). *Yargıtay Kararları, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, 30/1 (2014), 222-223.

Yargıtay, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 2000/9075 (20 Kasım 2000). www.lexpera.com.tr

Yargıtay, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 2020/3560 (22 Eylül 2024). www.lexpera.com.tr

Yargıtay, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 2015/2613 (26 Şubat 2015). www.lexpera.com.tr

Yargıtay, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 2015/11962 (12 Kasım 2015). www.lexpera.com.tr

Yargıtay, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 2008/11944 (25 Ekim 2008). www.lexpera.com.tr

Yargıtay, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 1984/5886 (28 Kasım 1984), www.lexpera.com.tr

Yargıtay, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 2003/3146 (1 Nisan 2003), www.lexpera.com.tr

Yargıtay, Yargıtay İçtihadı Birleştirme Hukuk Genel Kurulu Kararı, K. 1944/9 (22 Mart 1944), www.lexpera.com.tr

Yargıtay, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, K. 1999/2336 (18 Mart 1999), <http://www.tazminathukuku.com/arastirma-yazilari/trafik-sigortasinda-sigorta-ettirenin-sigortacisina-rucu-hakki.htm>

Yargıtay, Yargıtay 20. Hukuk Dairesi, K. 2016/8106 (21 Eylül 2016), www.lexpera.com.tr

Yargıtay, Yargıtay 17. Hukuk Dairesi, K. 2016/2693 (3 Mart 2016), www.lexpera.com.tr

Birleşik Devletler Bölge Mahkemesi, *Evangelinos v. Trans World Airlines, Inc.*, 550 F.2d 152 (3d Cir. 1977), bkz. <https://casetext.com/case/abu-hamde-v-american-airlines-inc>

Birleşik Devletler Bölge Mahkemesi, *Abu Hamdeh v. American Airlines, Inc.*, 862 F. Supp. 243 (E.D. Mo. 1994), bkz. <https://casetext.com/case/abu-hamde-v-american-airlines-inc>

Birleşik Devletler Temyiz Mahkemesi, *Buonocore v. Trans World Airlines, Inc.*, 900 F.2d 8 (2d Cir. 1990), <https://casetext.com/case/buonocore-v-trans-world-airlines-inc>

Mevzuat

Hava Yolları Devlet İşletme İdaresi Teşkilatı Hakkındaki Kanun (Kanun No. 2186). *Resmi Gazete* 2411 (27 Mayıs 1933). Erişim 27 Şubat 2024.

https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc012/kanuntbmmc012/kanuntbmmc01202186.pdf

Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşmenin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun (Kanun No. 5866). *Resmi Gazete* 27200 (14 Nisan 2009). Erişim 27 Şubat 2024. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/04/20090414-14.htm>

Şikago'da 7 Aralık 1944 Tarihinde Akit ve İmza Edilmiş Olan Milletlerarası Sivil Havacılık Anlaşması ile Sivil Havacılık Geçici Sözleşmesi ve Bunların Eklerinin Onanması Hakkında Kanun (Kanun No: 4749). *Resmî Gazete* 6029 (12 Haziran 1945). Erişim 26 Şubat 2024. <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/6029.pdf>

Türkiye'de Faaliyet Gösteren Hava Araçları için Yolcu, Bagaj, Yük ve Posta Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelik. *Resmî Gazete* 30136 (27 Temmuz 2017). Erişim 11 Kasım 2023. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2017/07/20170727-1.htm>

SK, Sigortacılık Kanunu. *Resmî Gazete* 26552 (14 Haziran 2007). Erişim 15 Kasım 2023. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2007/06/20070614-2.htm>

Hava Ulaşımını Kolaylaştırma Yönetmeliği. *Resmî Gazete* 28734 (13 Ağustos 2013). Erişim 16. Aralık 2023. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/08/20130813-2.htm>

Hava Taşıyıcıları ve Hava İşleticileri için Sigorta Koşulları Hakkında Avrupa Parlamentosu ve Konseyi Tüzüğü. 785/2004 (21 Nisan 2004). Erişim 10 Şubat 2024. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32004R0785>.

ÜŞMMSGŞ, Üçüncü Şahıslara Karşı Mali Mesuliyet Sigortası Genel Şartları. (6 Nisan 1959). Erişim 15 Aralık 2023. https://www.tsb.org.tr/content/Legislations/Ucuncu_Sahıslara_Karsı_Mali_Mesuliyet_Sigortası_Genel_Sartları.pdf

Türkiye'de Faaliyet Gösteren Hava Araçları için Yolcu, Bagaj, Yük ve Posta Mali Sorumluluk Sigortası Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik. *Resmî Gazete* 30970 (6 Aralık 2019). Erişim 17 Aralık 2023. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2019/12/20191206-1.htm>

Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü Tarafından Verilecek İdari Para Cezaları Hakkında Yönetmelikte Yer Alan İdari Para Cezalarının Yeniden Değerlendirilmesine İlişkin Tebliğ, *Resmî Gazete* 32414 (31 Aralık 2023). Erişim 8 Mayıs 2024. <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2023/12/20231229M2-22.pdf>

Makale Bilgi Formu

Yazarın Katkıları: Makale tek yazarlıdır. Yazar makalenin son halini okuyup onaylamıştır.

Çıkar Çatışması Bildirimi: Yazar tarafından potansiyel çıkar çatışması bildirilmemiştir.

Telif Beyanı: Yazarlar dergide yayınlanan çalışmalarının telif hakkına sahiptirler ve çalışmalarını CC BY-NC 4.0 lisansı altında yayımlanmaktadır.

Destek/Destekleyen Kuruluşlar: Bu araştırma için herhangi bir kamu kuruluşundan, özel veya kâr amacı gütmeyen sektörlerden hibe alınmamıştır.

Etik Onay ve Katılımcı Rızası: Bu çalışmanın hazırlanma sürecinde bilimsel ve etik ilkelere uyulduğu ve yararlanılan tüm çalışmaların kaynakçada belirtildiği beyan olunmaktadır.

İntihal Beyanı: Bu makale iThenticate tarafından taranmıştır.