

HAVA YOLUYLA YÜK VE YOLCU TAŞIMA DAVALARINDA TÜRK MAHKEMELERİNİN MİLLETLERARASI YETKİSİ

The International Jurisdiction of Turkish Courts in Disputes on Cargo and Passenger Transport by Air

Nazlıcan AKMEŞE*

Özet

Çalışmamızda, uluslararası taşıma sözleşmelerinden doğan davalarda yetkili mahkemeler, milletlerarası özel hukuk çerçevesinde değerlendirilmektedir. Bu bağlamda konu, Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası anlaşmalar ve bu anlaşmaların uygulama alanına girmeyen durumlarda ise MÖHUK hükümleri çerçevesinde değerlendirilmektedir. Varşova ve Montreal Konvansiyonları, çok geniş katılımın sağlandığı milletlerarası anlaşmalar olduğundan taşıyanın hukuki sorumluluğuna ilişkin davalar bu Konvansiyonlara dayanılarak çözümlenmektedir. Diğer taraftan, kalkış veya varış yerlerinden birinin Türkiye, diğerinin ise milletlerarası anlaşmalara taraf olmayan bir devlet olması durumunda MÖHUK hükümleri uygulama alanı bulabilmektedir. Bu hâllerde, taşıyanın sorumluluk davalarında Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi MÖHUK'un ilgili hükümlerine göre tayin edilecektir. Ayrıca, Konvansiyonların kapsamına girmeyen hususlarda da MÖHUK hükümleri uygulanacaktır. Bu hususlar, kanunlar ihtilâfi hükümleri dâhil olmak üzere lex fori'ye tâbidir. Dolayısıyla Türk mahkemelerinin, Konvansiyonlar çerçevesinde milletlerarası yetkili olduğu haller MÖHUK hükümlerine göre tayin edilecektir.

Anahtar Kelimeler: Montreal konvansiyonu, milletlerarası yetki, uluslararası hava taşımacılığı, hava taşıma sözleşmeleri, Türk Sivil Havacılık Kanunu

Abstract

In this study, competent courts in cases arising from international transportation contracts are examined through the lens of private international law. Within this framework, the issue is analyzed in the context of international agreements to which Turkey is a party, and where these agreements do not apply, it is evaluated according to the MÖHUK framework. Since the Warsaw and Montreal Conventions are international agreements with very broad participation, cases regarding the legal liability of the carrier generally fall within the scope of these Conventions. On the other hand, if one of the points of departure or arrival is in Turkey and the other place is in a state that is not a party to these international conventions, the MÖHUK regime may apply. In these cases, the international jurisdiction of Turkish courts in carrier liability cases is determined in accordance with the relevant provisions of MÖHUK. In addition, the MÖHUK regime applies to matters not covered by the Conventions. These matters are governed by the lex fori, including its conflict of

➤ Bu makale Etik Kurul iznine tabi değildir/This article is not subject to Ethics Committee permission.

➤ Makale Geliş Tarihi/Article Received Date: 28.11.2024

➤ Yayın Kurulu Kabul Tarihi/Editorial Board Acceptance Date: 22.04.2025

* Arş. Gör., İzmir Bakırçay Üniversitesi Hukuk Fakültesi Milletlerarası Özel Hukuk Anabilim Dalı, İzmir-Türkiye, nazlican.akmese@bakircay.edu.tr, <https://orcid.org/0000-0002-1879-1037>.

laws rules. Therefore, the cases in which Turkish courts have international jurisdiction within the scope of the Conventions are determined in accordance with the provisions of MÖHUK.

Keywords: Montreal convention, international jurisdiction, international air transport, air carriage contracts, Turkish Civil Aviation Law

GİRİŞ

Taşıma, lkeler arasında veya bir ülkenin ulusal sınırları içerisinde yolcuların ya da malların teslim alındığı yerden gideceğı ya da gnderileceğı yere çeşitli ulaşım araçlarıyla transfer edilmesidir. Günümüzde taşımacılık sektöründe hem eşya hem de yolcu taşımacılığı alanında uluslararası hava taşımacılığı ve sivil havacılık faaliyetleri önemli yer tutmaktadır. Bu tür taşıma faaliyetlerinden, taşıma sözleşmesi ihlalleri ve haksız fiiller doğabilmekte; taşıyana karşı sorumluluk davaları ile ölen yolcuların mirasçıları veya bedensel zarara uğrayan yolcular tarafından tazminat davaları aılılabilmektedir.

Birden fazla ülke arasında transfer sağlayan taşıma sözleşmelerinden doğan hukuki uyuşmazlıklar milletlerarası usul hukuku alanını doğrudan ilgilendirmektedir. Uluslararası sivil hava taşımacılığından kaynaklanan ve yabancılık unsuru da barındıran konuyla ilgili diğer tüm uyuşmazlıkların hangi ülke mahkemelerinde grleceğı hususu milletlerarası yetki kavramı içerisinde deėerlendirilmektedir¹. Uluslararası hava taşıma sözleşmesinin birden fazla devlet ile ilişkilili olduğu hallerde, hava aracının kalkma yeri, varma yeri, yolcunun vatandaşlığı, hava aracının tabiiyeti gibi çok sayıda yabancı irtibat noktası olayda ortaya çıkabilmektedir. Bu gibi hallerde, sözleşme veya taşıma sırasında meydana gelen kazayla veya taşıma işiyle bağlantılı birden çok devlet uyuşmazlığın çözülmesinde kendisini yetkili görebilmektedir. Bu durum milletlerarası hukuk çalışmalarında ve ulusal düzenlemelerde uygulanacak hukuk ve milletlerarası yetki konularında yeknesak kuralların düzenlenmesini gerekli kılmıştır. Taşıyıcı, yolcu, gönderici ve alıcı için hukuki açıdan öngörülebilirlik sunan uluslararası düzeyde geçerli standart kurallar, bu süreçlere önemli katkılar sağlamakta ve kanunlar ihtilâfı sorunlarının ve milletlerarası yetki hususunun çözümünü kolaylaştırmaktadır².

Uluslararası alanda yeknesak kuralların oluşturulması ihtiyacı ilk olarak 1929 tarihli, Varşova Konvansiyonu olarak da anılan, “Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Szleşme³” ile giderilmiştir. Varşova Konvansiyonu çok sayıda değişiklik ve ek protokoller ile yenilenmiştir. Ancak ek protokollerin zaman içerisinde giderek artan sayısı neticesinde Konvansiyon, asıl amacı olan kuralların yeknesaklaştırılması amacına hizmet edemez hale gel-

¹ Cemal Şanlı, Emre Esen, İnci Ataman-Fıganmeşe, Milletlerarası zel Hukuk, (11. Baskı, Beta Yayıncılık 2024) 466 vd.

² Glce Gümüşlü Tunçağıl, Milletlerarası zel Hukukta Sivil Hava Taşımacılığı Kazaları ve Taşıyıcının Hukuki Sorumluluğu (Taşıyıcının Sorumluluğu), (Yetkin Yayıncılık 2016) 26.

³ Varşova Konvansiyonu Türkçe metni için bkz.: R.G.: Tarih: 03.12.1977, Sayı:16128.

miştir. Bu nedenle 1999 tarihinde, Montreal Konvansiyonu olarak da anılan, “Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme⁴,” kaleme alınmıştır.

Bu çalışmanın ilk bölümünde Varşova Konvansiyonu sistemine göre; ikinci bölümünde ise Montreal Konvansiyonu hükümlerine göre uluslararası hava yolu taşımacılığından doğan uyuşmazlıklarda milletlerarası yetkinin nasıl belirleneceği incelenecektir. Üçüncü bölümde Konvansiyonların uygulama alanına girmeyen uluslararası hava yolu taşımacılığından doğan uyuşmazlıklarda milletlerarası yetkinin nasıl belirleneceği ele alınacaktır.

I. MONTREAL KONVANSİYONU ÖNCESİNDEKİ ULUSLARARASI ANLAŞMALAR

Günümüzde yürürlükte olan uluslararası sözleşmeleri incelemeden önce Montreal Konvansiyonuna zemin hazırlayan önemli hukuki düzenlemelere kronolojik olarak değinmek gerekmektedir. Bu düzenlemeler, öncelikle Varşova Konvansiyonu ve onu tadil eden ya da eklemeler getiren çeşitli protokol ve anlaşmalardan oluşmaktadır.

A. Varşova Konvansiyonu

Uluslararası alanda hava taşıyıcılarının taşıma faaliyetinden doğan sorumluluklarının öngörülebilir kurallara tabi olması ihtiyacı ve farklı hukuk sistemlerinin öngördüğü yüksek tazminat taleplerinin sınırlandırılması ihtiyacı bu alanda yeknesak kuralların düzenlenmesini gerekli kılmıştır⁵. Bu alanda yeknesak kuralların oluşturulması ihtiyacına karşılık, ilk olarak düzenlenen uluslararası anlaşma 1929 tarihli “Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme⁶”

⁴ Türkiye, Varşova Konvansiyonu ve onu değiştiren protokollerden; La Haye Protokolü ve 4 Nolu Montreal Protokolüne taraftır. 2 Nisan 2009 tarihinde, “Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme’nin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun” TBMM’de kabul edilmiş ve 14 Nisan 2009 tarihinde 27200 sayılı Resmî Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Türkiye’nin Konvansiyona taraf olma isteğine ilişkin belgeler ise 25 Ocak 2011 tarihinde Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne (ICAO) verilmiştir. Bu şekilde taraf olma koşullarının tamamlandığı 26 Mart 2011 tarihi itibarıyla, Türkiye Montreal Sistemine taraf olmuştur.

⁵ 28 Mayıs 1999 tarihinde Montreal’de imzalanan ve 2/4/2009 tarihli ve 5866 sayılı Kanunla onaylanması uygun bulunan “Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme’nin Çekince ile birlikte onaylanmasına ilişkin Bakanlar Kurulu Kararı, R.G.: Tarih: 01.10.2010, Sayı: 27716.

⁶ Kübra Yetiş Şamlı, Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/ Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, (Oniki Levha Yayıncılık 2008) 47.

⁷ “Convention Pour L’unification De Certainer Règles Relatives Au Transport Aérien International- Convention For The Unification Of Certain Rules Relating To International Transportation By Air”. Varşova Konvansiyonu 12 Ekim 1929 tarihinde imzalanmış ve 13 Şubat 1933 tarihinde taraf olan devletler için yürürlüğe girmiştir. Türkiye bakımından ise 01 Mart 1977 tarihinde 2073 sayılı Kanun ile uygun bulunmuş, 29 Ağustos 1977 tarihinde 7/13874 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile onaylanmış ve 03 Aralık 1977 tarihinde Resmî Gazete’de yayımlanarak 25 Haziran 1978 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Varşova Konvansiyonu hala yürürlüktedir.



(Varşova Konvansiyonu)’dur⁸.

Varşova Sistemi kapsamında yer alan uluslararası taşımalardan doğan tazminat davaları hakkında milletlerarası yetkili mahkemeler Varşova Konvansiyonunun 28. maddesinde açıkça tespit edilmiştir. Buna göre; taşıyanın yerleşim yerinin bulunduğu yer, taşıyanın esas işyerinin bulunduğu yer, taşıma sözleşmesinin akdedildiği işyerinin bulunduğu yer ve son olarak varma yeri mahkemeleri milletlerarası yetkiyi haizdir⁹.

Sözleşmenin 28. maddesinde belirtildiği üzere, usul hukukuna ilişkin hususlar *lex fori*’ye tâbidir. Bu maddede belirtilmekle birlikte Konvansiyonda tanımı yapılmayan kavramlara ilişkin sorunlar ve yetkili mahkemelere ilişkin diğer usul hukuku sorunları *lex fori*’ye göre çözümlenecektir. “Yerleşim yeri”, “esas işyeri”, “işyerinin bulunduğu yer” kavramlarından ne anlaşılması gerektiği aşağıda Montreal Konvansiyonuna ilişkin açıklamalarda daha detaylı şekilde belirtildiğinden konunun tekrar teşkil etmemesi bakımından bu başlıkta yer almamaktadır.

B. La Haye Protokolü

Havayolu şirketlerinin taşıma belgelerine ilişkin düzenlemelere ilişkin eleştirileri ve özellikle Amerika Birleşik Devletleri (ABD)’nin yolcuların şahıs varlığı zararları bakımından sorumluluk sınırının düşüklüğüne ilişkin eleştirileri Varşova Konvansiyonu’nun tadil edilmesini gerekli kılmıştır¹⁰. Konvansiyon zaman içerisinde birçok değişikliğe uğramıştır. 1955 yılında La Haye Protokolü¹¹ ile önemli değişiklikler getirilmiştir. Bu değişikliklerden sonra Varşova Konvansiyonu’nun yerini Varşova-La Haye sistemi olarak bilinen düzen almıştır¹². La Haye Protokolü ile Konvansiyonun 3. ve 4. maddelerinde düzenlenen taşıma belgeleri basitleştirilmiş; bunların içermesi gereken kayıtlar sadeleştirilmiş ve ispat hukuku bakımından işlevi hüküm altına alınmıştır¹³. Taşıyanın sorumluluğu şahıs varlığı zararları

⁸ R.G.: Tarih: 01.10.2010, Sayı: 27716.

⁹ Bkz.: “Convention Pour L’unification De Certainer Règles Relatives Au Transport Aérien International- Convention For The Unification Of Certain Rules Relating To International Transportation By Air” (“Varşova Konvansiyonu”), m. 28/1.

¹⁰ Yetiş Şamlı (n 6) 48.

¹¹ “Protocol To Amendt The Convention Fort the Unification Of Certain Rules Relating To International Carriage By Air, Signed At Warsaw On 12 October 1929” (“12 Ekim 1929 Tarihli Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşmeyi Değiştirilen Protokol”). Protokol, 28 Eylül 1955 tarihinde imzalanmış ve 01 Ağustos 1963 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye’nin Varşova/La Haye sistemine katılması 1 Mart 1977 2073 Sayılı Kanun ile uygun bulunmuştur. Bu Kanun 3 Aralık 1977 tarihinde 16128 sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

¹² İlyas Gölcüklü, Hava Hukuku (2. Baskı On İki Levha Yayıncılık 2021) 6.

¹³ Cemal Şanlı, Uluslararası Sivil Havacılık Davalarında Mahkemelerin Yargı Yetkisi ve Uygulanacak Hukuk (Kazancı 1992) 10.

bakımından iki katına çıkarılmıştır¹⁴. Bu protokolü Varşova Konvansiyonuna taraf devletlerden bazıları imzalarken ABD gibi bazıları ise imzalamamış, bu nedenle ikili bir sistem ortaya çıkmıştır¹⁵. Getirilen düzenlemeler taşıyanın sorumluluğuna ilişkin olup yetkiye ilişkin hükümler bakımından bir değişiklik gerçekleştirilmemiştir.

C. Guadalajara Ek Konvansiyonu

Varşova Konvansiyonu akdî taşıyan ile fiilî taşıyanı birbirinden ayırmadığından akdî taşıyandan taşıma işini devralan fiilî taşıyana karşı Konvansiyon sisteminin sorumluluk rejimi uygulanamamaktaydı¹⁶. Bu kavramlar Konvansiyon’da net olarak tanımlanmasa da düzenlemelerde yer almaktadır. Fiilî taşıyan (*actual carrier*), hava taşıma sözleşmesine doğrudan taraf olmasa da akdî taşıyanın talimatıyla belirli bir uçuşu fiilen gerçekleştiren taraf veya işletmeyi ifade etmektedir. Akdî taşıyan (*contractual carrier*) ise yolcu veya yük sahibi ile taşıma sözleşmesini akdeden tarafı ifade etmektedir.

Taşıma işini gerçekleştiren fiilî taşıyana karşı da ilgili hükümlerin uygulanabilmesi adına 1961 yılında Guadalajara Anlaşması¹⁷ imzalanarak Konvansiyona ek hükümler getirilmiştir¹⁸. Guadalajara Ek Konvansiyonu, Varşova Konvansiyonu’nda ele alınmayan bir konu olarak; sözleşmeye taraf olmayan fiilî taşıyan tarafından gerçekleştirilen uluslararası taşımalarla ilgili uyuşmazlıklarda, fiilî taşıyanın sorumluluğunu belirlemektedir. Fiilî taşıyana karşı açılacak davalarda, Varşova Konvansiyonu’nda belirtilen mahkemeler ile birlikte fiilî taşıyanın mutad meskeninin veya esas işyeri merkezinin bulunduğu yer mahkemeleri de milletlerarası yetkilidir¹⁹. Türkiye Cumhuriyeti, bu Sözleşmeye taraf olmamıştır.

D. Montreal Geçici Anlaşması

ABD, La Haye Protokolü ile saptanan sorumluluk sınırlarını da yetersiz bulmuş ve hava yolu şirketleri karşısında gerçek kişilerin menfaatlerini korumadığını dü-

¹⁴ Yetiş Şamlı (n 6) 48.

¹⁵ Yetiş Şamlı (n 6) 48.

¹⁶ Yetiş Şamlı (n 6) 49.

¹⁷ “Convention Supplementary To The Warsaw Convention Unification Of Certain Rules Relating To International Carriage By Air Performed By A Person Other Than The Contracting Carrier” (“Akdî Taşıyıcıdan Başka Bir Şahıs Tarafından İcra Edilen Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Varşova Konvansiyonunu Tamamlayıcı Konvansiyon Guadalajara Anlaşması”) 18 Eylül 1961 tarihinde imzalanmış ve 1 Mayıs 1964 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

¹⁸ Tuba Birinci Uzun, Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu (Seçkin Yayıncılık 2020) 26; Şanlı (n 13)10; Yetiş Şamlı (n 6) 49; Gölcüklü, Hava Hukuku (n 12) 6.

¹⁹ Bkz.: “Convention Supplementary To The Warsaw Convention Unification Of Certain Rules Relating To International Carriage By Air Performed By A Person Other Than The Contracting Carrier” (“Akdî Taşıyıcıdan Başka Bir Şahıs Tarafından İcra Edilen Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Varşova Konvansiyonunu Tamamlayıcı Konvansiyon” [Guadalajara Anlaşması]), m.8.



şncesiyle Varşova Sözleşmesi'ni feshetmiştir²⁰. ABD'nin uluslararası sivil havacılıkta önemli bir konumda bulunması sebebiyle bu talepler dikkate alınmış ve 1966 tarihinde uluslararası geçerliliği olmayan sadece yerel bir düzenleme olan Montreal Geçici Anlaşması²¹ imzalanmıştır. Bu geçici anlaşmada yetkiye ilişkin kurallara dair herhangi bir düzenleme yer almamaktadır²².

E. Guatemala City Protokolü

ABD'nin Varşova Konvansiyonu sisteminden çıkması Montreal Geçici Anlaşması sayesinde engellenmiştir²³. Buna rağmen değişiklik çalışmaları devam etmiş ve 8 Mart 1971 tarihinde Guatemala City Protokol²⁴ imzalanmıştır. Bu protokol ile Varşova Sözleşmesi'nin 28. Maddesine getirilen değişiklik ile Varşova Sözleşmesi'nin uygulama alanına giren uyuşmazlıklarla ilgili davaların davacının ikametgâh veya devamlı meskeninin bulunduğu taraf ülkede taşıyıcının bir iş yerinin bulunması halinde davanın bu ülke mahkemelerinde de görülebileceği düzenlenmiştir²⁵. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nun temellerini oluşturunca olan bu protokol, aralarında ABD'nin de olmadığı 7 devlet tarafından onaylandığından yürürlüğe girememiştir²⁶.

Guatemala City Protokolü de Varşova Sistemine yeni bir yetki kuralı getirmiştir. Buna göre, yolcunun ölümü, yaralanması veya uçuşun iptali, bagajın kaybolması, hasara uğraması veya teslimin gecikmesi nedeniyle açılacak tazminat davalarında, eğer taşıyanın işletmesinin bulunduğu yer aynı zamanda yolcunun ikametgahı veya daimî adresi ise, bu yerin mahkemeleri uluslararası yetkiye sahiptir²⁷. Bu mahkeme, Taraf Devletlerden birinin ülkesinde bulunmalıdır. Ayrıca, Varşova Konvansiyonu'nun 28/1. maddesinde belirtilen mahkemelerde de dava açılabilceği ifade edilmiştir. Madde metninde geçen "Taraf Devlet" ifadesi ile La Haye Protokolü ile

²⁰ Yetiş Şamlı (n 6) 49.

²¹ "Montreal Inter-carrier Agreement", (CAB 18900), 1966. Detaylı bilgi için bkz.: Kader Güneş, Air Carrier Liability In International Law, In European Law And In Turkish Law (Adalet Yayınevi 2013).

²² Bülent Szer, 'Havayolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova / La Haye Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi' (2001) 21 [1] Banka ve Ticaret Hukuku Degisi (BATİDER) 141,149-150.

²³ Yetiş Şamlı (n 6) 50.

²⁴ "Protocol to Amend The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage By Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929" ("Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımacılığına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyonun Değiştirilmesine İlişkin Protokol").

²⁵ Şanlı (n 14) 12-13.

²⁶ Birinci Uzun (n 18) 27; Yetiş Şamlı (n 6) 50.

²⁷ Bkz.: "Protocol to Amend The Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage By Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929" ("Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımacılığına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyonun Değiştirilmesine İlişkin Protokol"), m. 12.

değiştirilmiş Varşova Konvansiyonu'na ve Guatemala City Protokolüne taraf olan devletler ifade edilmektedir. Türkiye tarafından da onaylanan protokol yeterli sayıda imzacıya ulaşamadığından yürürlüğe girmemiştir.

F. Montreal Ek Protokolleri

Varşova Konvansiyonu'nun tadili yukarıda bahsedilen La Haye Protokolü ,Guadalajara Ek Konvansiyonu, Montreal Geçici Anlaşması ve Guatemala City Protokolü ile getirilen değişiklikler ile sınırlı kalmamış ve 1975 yılında Montreal Protokolleri²⁸ ile de önemli değişiklikler yapılmıştır²⁹. Bu değişiklikler ile yüke gelen zararlardan taşıyanın mutlak sorumlu olacağı kabul edilmiş ve en önemlisi Varşova Konvansiyonu ve Eklerinin tek bir metinde toplanmasına karar verilmiştir³⁰. Türkiye, Montreal Protokollerinden 1 ve 2 numaralı protokole hiçbir zaman taraf olmamış, 3 ve 4 numaralı protokolleri ise imzalamamasına rağmen onay belgelerini depoziter ülke konumundaki Polonya'ya iletmıştır³¹. 3 numaralı protokol, az sayıda devletin taraf olması sebebiyle yürürlüğe girmemiş; 4 numaralı protokol ise 14 Haziran 1998 tarihi itibarıyla taraf ülkeler bakımından (Türkiye bakımından 12 Eylül 1998) tarihinde yürürlüğe girmiştir³².

Yukarıda açıklanan tüm düzenlenmeler dikkate alındığında Türkiye bakımından uygulanan anlaşmalar sırasıyla Varşova Konvansiyonu, Varşova/La Haye Sistemi, 4 Numaralı Montreal Protokolü ve son olarak Montreal Konvansiyonudur. Önceki düzenlemelerin Montreal Konvansiyonu ile tamamen yürürlükten kaldırılmadığını da önemle belirtmek gerekir³³.

II. VARŞOVA/LA HAYE SİSTEMİ UYGULAMA ALANI VE YETKİ KURALLARI

Varşova Konvansiyonu'nun uygulama alanı, 1. maddesinde³⁴; “*Bu Sözleşme,*

²⁸ “Montreal Additional Protocol No. 1, 1975 to amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929; Montreal Additional Protocol No. 2, 1975 to amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955; Montreal Additional Protocol No. 3, 1975 to amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955 and at Guatemala City on 8 March 1971; Montreal Additional Protocol No. 4, 1975 to amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed at Warsaw on 12 October 1929 as amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955”.

²⁹ Yetiş Şamlı (n 6) 50-51.

³⁰ Şanlı (n 13) 12; Sözer (n 22) 154.

³¹ Gölcüklü, Hava Hukuku (n 12) 7.

³² Gölcüklü, Hava Hukuku (n 12) 7.

³³ Gölcüklü, Hava Hukuku (n 12) 7.

³⁴ Bkz.: “Convention Pour L'unification De Certaines Règles Relatives Au Transport Aérien International- Convention For The Unification Of Certain Rules Relating To International Transport-



ücret karşılığında uçakla gerçekleştirilen tüm uluslararası insan, bagaj veya eşya taşımalarına uygulanır. Bu hüküm, bir hava taşıma işletmesi tarafından uçakla gerçekleştirilen karşılıksız taşımalara da aynı şekilde uygulanır.” denilerek gösterilmiştir.

“Uluslararası taşıma” ifadesi, 2. maddede açıklanmıştır. Buna göre taşımada kesinti veya aktarma olsun ya da olmasın, sözleşmede hareket yeri ve varış yerinin, iki farklı âkit tarafın toprakları içerisinde kararlaştırıldığı taşımalar uluslararası taşımadır³⁵. Ayrıca yine Konvansiyonda, hareket ve varış yeri tek bir âkit devlet sınırları içerisinde olmasına rağmen taşıma sözleşmesinde, Konvansiyona taraf olmasa dahi, bir başka devletin topraklarında durma yeri belirlenmiş ise bunun da uluslararası taşıma sayılacağı düzenlenmiştir³⁶. Burada bahsedilen hareket, varış ve durma yerlerinin belirlenmesi hususunda fiilî durum değil taşıma sözleşmesi esas alınacaktır. Aynı âkit devlet ülkesinde taşıma gerçekleştiren hava aracının fiilîyatta başka bir devlet ülkesinde duraklaması eğer taşıma sözleşmesinde bu belirtilmemişse taşımaya uluslararası nitelik kazandırmamaktadır³⁷. Buna göre Konvansiyon; taraf devletlerde olmak kaydıyla, sözleşmeye dayanılarak ücret karşılığı (istisnaen hava taşıma işletmesi tarafından karşılıksız olarak) ve hava araçları ile yapılan uluslararası yük ve yolcu taşımaları söz konusu olduğunda uygulama alanı bulacaktır³⁸.

Konvansiyon’un 28. maddesinde ise taraf ülkelerin mahkemelerinin yer itibariyle yetkisi belirtilmektedir³⁹. Konvansiyon’un 28. maddesinde “1. *Tazminat davası, davacının seçimine bağlı olarak, Yüksek Sözleşmecî Taraflardan birinin topraklarında, ya taşıyıcının mutad olarak ikamet ettiği veya iş merkezinin bulunduğu yerdeki yargı yetkisine sahip Mahkeme önünde açılmalıdır veya Sözleşmenin yapıldığı bir kuruluşun bulunması veya varış yerinde yargı yetkisine sahip Mahkeme önünde bulunması.* 2. *Usul sorunları, davaya bakan mahkemenin hukukuna tabi olacaktır.*” denilerek hangi mahkemelerin yetkili olacağı gösterilmiştir. Buna göre davacılar, taraf devletlerden birinde olmak kaydıyla davalarını; taşıyanın ikametgahının bulunduğu yer, taşıyanın esas iş yerinin merkezinin bulunduğu yer, taşıyanın taşıma sözleşmesini akdettiği iş yerinin bulunduğu yer ve varış yeri mahkemesinde açabilmektedirler⁴⁰.

Guadalajara Sözleşmesi kapsamında, Konvansiyon’un 28. maddesine göre, fiilî taşıyana karşı açılacak davalarda Varşova Konvansiyonu’nda belirtilen mahkemelere ek olarak, fiilî taşıyanın mutad meskeninin veya ana işyerinin bulunduğu

tation By Air”, Art. 1. https://eu.pravo.hr/_download/repository/Varsavska_konvencija_1929.pdf, (E.T.:10.12.2023).

³⁵ Yetiş Şamlı (n 6) 53.

³⁶ Yetiş Şamlı (n 6) 53.

³⁷ Yetiş Şamlı (n 6) 53; Hüseyin Ülgen, Hava Taşıma Sözleşmesi (Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 1987) 20.

³⁸ Şanlı (n 13) 13; Yetiş Şamlı (n 6) 52; Ülgen (n 37) 17.

³⁹ Şanlı (n 13) 15.

⁴⁰ Mahzar Nedim Göknıl, Hava Hukuku (Fakülteler Matbaası 1951) 206; Gümüşlü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğu (n 2) 77-78.

yerin mahkemeleri de uluslararası yetkiye sahip olmuştur. Türkiye Cumhuriyeti, bu Sözleşmeye taraf olmamıştır. Guatemala City Protokolü ile Varşova Sistemine bir yetkili mahkeme daha eklenmiştir. Buna göre, Protokole taraf devletlerin birinde olmak kaydıyla, eğer davacının ikametgahı veya devamlı meskeninin bulunduğu yerde taşıyanın bir iş yeri mevcutsa davacı burada da davasını açabilmektedir⁴¹. Bu Protokol, Türkiye tarafından onaylanmış olmasına rağmen yürürlüğe girmemiştir.

Sayılan mahkemeler arasında herhangi bir öncelik sırası bulunmamaktadır, davacı belirtilen yer mahkemelerinden hangisini tercih ediyorsa orada davasını açabilmektedir. Konvansiyonda tanımı yapılmayan usul hukuku kavramlarına ilişkin sorunlar ve yetkili mahkemelere ilişkin diğer usul hukuku sorunları *lex fori* 'ye göre çözümlenecektir. Bu durum davacılar açısından *forum shopping*⁴² imkânı yaratmaktadır. Davacı en yüksek miktarda tazminata hükmedeceğini düşündüğü yer mahkemesini seçebilir ancak karar farklı bir ülkede tenfiz edilecekse bunu da göz önüne almak yararlı olacaktır.

Yeknesak kurallar oluşturmak amacıyla kaleme alınan Varşova Konvansiyonu'na eklenen birçok ek protokol ve yapılan çok sayıda değişiklik sonucu yeknesaklaştırma amacından uzaklaşmış, bu amacı yeniden tesis etme ihtiyacı ortaya çıkmıştır.

A. Montreal Konvansiyonu

Varşova Sisteminde yapılan değişiklikleri her devlet kabul etmediği gibi devletlerin hangi değişiklikleri onaylayıp onaylamadığını belirlemek de oldukça zor bir hal almış ve yeniden kolaylaştırıcı standart bir düzen oluşturmak gerekli hale gelmiştir. Bu nedenle yine yeknesaklaştırma amacıyla 1999 tarihinde, Montreal Konvansiyonu⁴³ kaleme alınmıştır.

Türkiye bakımından Konvansiyon, Bakanlar Kurulunun 13.09.2010 tarih ve 2010/895 sayılı kararı ile uygulanma alanına ilişkin 57. maddesine çekince konularak onaylanmış ve onay evrakı 25.01.2011 tarihinde Uluslararası Sivil Havacılık Örgütüne (ICAO) gönderilmiştir. Konvansiyon, yürürlüğe girmeye ilişkin kuralı gereği Türkiye için üç ay sonra 26 Mart 2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir⁴⁴.

⁴¹ Şanlı (n 13) 15.

⁴² Milletlerarası özel hukuk alanında kullanılan bir terim olan *forum shopping*; davacının bir dava konusunda birden fazla ülkede bu dava için başvurabileceği yetkili mahkemeler varsa ve bu yerlerin her birinde uyumsuzluk konusu için başka kanun yetkili sayılıyorsa, davacının bu kanunlardan kendisi için en avantajlı olanı seçerek davasını orada açma imkanına sahip olduğunu anlatır. Bkz.: Vedat Raşit Seviğ, "Milletlerarası Özel Hukuk Alanında Yetki Anlaşmasının Ayrıcılığı" (1997) 55 [3] İstanbul Üniversitesi Hukuk Mecmuası 179.

⁴³ "Convention For The Unification Of Certain Rules For International Carriage By Air" ("Hava Yoluyla Yapılan Uluslararası Taşımlar İçin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyon"). Konvansiyon, 28 Mayıs 1999 tarihinde imzalanmış, 4 Mart 2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye bakımından ise Konvansiyon 26 Mart 2011 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Montreal Konvansiyonu'nun onaylanmasının uygun bulunduğu dair 02.04.2009 tarihli 5866 sayılı Kanun, 14.04.2009 tarihli ve 27200 Sayılı Resmî Gazetede yayımlanmıştır. Konvansiyonun resmi Türkçe çevirisi için bkz.: 01.10.2010 tarihli ve 27716 sayılı Resmî Gazete.

⁴⁴ Ayrıntılı bilgi için bkz.: Gölcüklü, Hava Hukuku (n 12) 8.

1. Montreal Konvansiyonunun Uygulanma Alanı

Montreal Konvansiyonu 1. maddesinde “*Bu Sözleşme, ücret karşılığında hava aracı ile gerçekleştirilen tüm uluslararası insan, bagaj veya kargo taşımalarına uygulanır. Bu hüküm, bir hava taşıma işletmesi tarafından uçakla gerçekleştirilen karşılıksız taşımalara da aynı şekilde uygulanır.*” denilerek uygulanma alanını Varşova/La Haye sisteminde düzenlenen şekilde belirlemiştir. Bu düzenlemelere ek olarak Konvansiyon 51. maddesinde, taşıyanın normal faaliyetlerinin kapsamına girmeyen olağanüstü şartlarda gerçekleştirilen taşımalara Konvansiyonun 3.,4.,5.,7. ve 8. maddelerinin uygulanmayacağı belirtilmiştir⁴⁵.

“Konvansiyon’un uygulanma alanı bakımından taraf devletlere çekince koyma imkânı getiren 57. maddeye göre; bir Taraf Devlet, kendi işlev ve görevleri bakımından ticari olmayan amaçlar için doğrudan kendisi tarafından gerçekleştirilen ve işletilen hava yoluyla uluslararası taşımacılığa ilişkin çekince koyabilir. Ayrıca devletler, ilgili Taraf Devlette kayıtlı ya da o Taraf Devlet tarafından kiralayıp, bütün kapasitesi o Taraf Devletin askeri makamlarınca ya da bu makamlar için ayrılmış olan hava araçları ile yolcu, bagaj ve eşya taşımacılığına ilişkin olarak da Konvansiyonun uygulanmasına çekince koyabilir. Bu kapsamda Türkiye Cumhuriyeti, Montreal Sözleşmesinin 57. maddesine çekince koymuştur⁴⁶. Buna göre, Montreal Konvansiyonu, egemen bir devlet olarak işlev ve görevleri bakımından ticari olmayan amaçlar için doğrudan Türkiye Cumhuriyeti tarafından ifa edilen ve işletilen uluslararası taşımacılığa ve Türkiye Cumhuriyeti’ne kayıtlı veya Türkiye Cumhuriyeti tarafından kiralanan, tüm kapasitesi ile Türk askerî makamlarınca veya onlar adına tahsis edilen ve askeri amaçlara hizmet eden hava aracı ile kişi, eşya ve bagaj taşımacılığına uygulanmayacaktır⁴⁷.”

Montreal Konvansiyonu’nun hava yolu taşımalarına uygulanabilmesi için öncelikli koşul, taraflar arasında bir taşıma sözleşmesinin mevcut olmasıdır⁴⁸. Montreal Konvansiyonu’nda taşıma belgelerinin düzenlenmesine ilişkin hükümler yer alsa da bu belgeler geçerlilik şartı olmamakla birlikte taşıma sözleşmesine ilişkin başkaca bir şekil şartı da bulunmamaktadır⁴⁹. Konvansiyonda düzenlenmemiş olan taşıma sözleşmesinin şekli geçerliliği hususunda yabancılık unsuru da dikkate alınarak MÖHUK’un ilgili hükümlerine göre uygulanacak hukukun belirlenmesi ve burada yer alan maddi hukuk hükümlerine göre sözleşmenin geçerliliğinin tespit edilmesi gerekir⁵⁰.

⁴⁵ Yetiş Şamlı (n 6) 56.

⁴⁶ Gölcüklü, Hava Hukuku (n 12) 8; Gümüşlü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğu (n 2) 63.

⁴⁷ Gümüşlü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğu (n 2) 63-64.

⁴⁸ Gölcüklü, Hava Hukuku (n 12) 16.

⁴⁹ Ülgen (n 37) 15-16; Birinci Uzun (n 18) 42, Gölcüklü, Hava Hukuku (n 12) 19.

⁵⁰ Gölcüklü, Hava Hukuku (n 12) 19-20. Hukuki işlemlerin şekline uygulanacak hukuk belirlenirken öncelikle uyumsuzluğun şekle ilişkin olup olmadığı kural olarak *lex fori*’ye göre tespit edilir. Uyumsuzluk konusunun şekle ilişkin olduğuna kanaat getirildikten sonra ilgili kanunlar ihtilafı

Bir diğer uygulanma şartı ise taşımanın hava aracı ile yapılmasıdır⁵¹. Konvansiyonda hava aracının tanımı yapılmadığından uyumsuzluğa konu aracın hava aracı olarak kabul edilip edilemeyeceği sorunu ortaya çıkmaktadır. Buradaki sorun hukuki bir kavramın nitelendirilmesine ilişkindir. Uyumsuzluğa konu aracın hava aracı olup olmadığı, uyumsuzluğun Konvansiyonun uygulama alanına girip girmeyeceğini belirleyeceğinden bu kavramının nitelendirilmesi hususu bağlama noktasının vasıflandırılması kurumuna benzetilebilir. Milletlerarası hukukta bağlama noktasının ve usul hukukuna ilişkin konuların belirlenmesinde genel kural vasıflandırmanın *lex fori* 'ye göre yapılmasıdır⁵². Uyumsuzluğa konu aracının nitelendirilmesinde de vasıflandırmadaki genel kural olan *lex fori* uyarınca forum hukukunun maddi hükümlerine göre niteleme yapılması gerektiği kabul edilmektedir⁵³. Türk hukukunda hava aracı, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanununun⁵⁴ “Tanımlar” başlıklı 2. maddesinde, “*havalanabilen ve havada seyredebilme kaabiliyetine sahip her türlü araç*” olarak tanımlanmaktadır.

Konvansiyonun uygulanması için taşıma faaliyetinin Konvansiyon hükümleri anlamında uluslararası taşıma niteliğinde olması gerekir⁵⁵. Uluslararası taşıma ifadesi kesinti veya aktarma olsun ya da olmasın, sözleşmede hareket yeri ve varış yerinin, iki farklı âkit tarafın toprakları içerisinde kararlaştırıldığı taşımaları ifade etmektedir. Ayrıca hareket ve varış yeri tek bir âkit devlet sınırları içerisinde olsa bile taşıma sözleşmesinde, Konvansiyona taraf olmasa dahi, bir başka devletin topraklarında durma yeri belirlenmiş ise bu da uluslararası taşıma olarak kabul edilmektedir.

Taşıma sözleşmesinin ücret karşılığında yapılmış olması gerekmektedir⁵⁶. Bu kuralın istisnası Konvansiyonun 1/1. maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre taşı-

kuralı olan MÖHUK m.7 hükmünün işaret ettiği hukukun maddi hükümleri uygulanır. Bu kurala göre; hukuki işlemler, yapıldıkları ülke hukukunun (*locus regit actum*) veya o hukuki işlemin esası hakkında yetkili olan hukukun (*lex causae*) maddî hükümlerinin öngördüğü şekle uygun olarak yapılır. Söz konusu hukuki işlem bir sözleşme olduğunda, bu işlemin esasına uygulanacak hukuk; MÖHUK m. 24'te belirtildiği üzere, taraflar hukuk seçimi yapmamışsa o sözleşmeyle en sıkı ilişkili olan hukuk olacaktır. MÖHUK'un 7. madde hükmünde bahsedilen işlem yeri hukuku ile esasa uygulanacak hukuk, birbirine alternatif olarak düzenlenmiştir. Şekli geçerliliğe uygulanacak hukuk hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Begüm Süzen, Milletlerarası Özel Hukukta Hukuki İşlemlerin Şekline Uygulanacak Hukuk (Oniki Levha Yayıncılık 2020).

⁵¹ Gümüşlü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğu (n 2) 168.

⁵² Şanlı, Esen, Ataman-Fıganmeşe (n 1) 434; Ergin Nomer, Devletler Hususi Hukuku (Beta Yayınları 2017) 393; Aysel Çelikel, B. Bahadır Erdem, Milletlerarası Özel Hukuk (Beta Yayınları 2021) 497; Gülin Güngör, Türk Milletlerarası Özel Hukuku (Yetkin Yayınları, 2022) 226; Sibel Özel, Mustafa Erkan, Hatice Selin Pürselim, Hüseyin Akif Karaca, Milletlerarası Özel Hukuk (Oniki Levha Yayıncılık 2022) 546; Vahit Doğan, Milletlerarası Özel Hukuk (Savaş Yayınevi 2020) 25; Ziya Akıncı, Milletlerarası Özel Hukuk (Vedat Kitapçılık 2020) 12; Gümüşlü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğu (n 2) 210.

⁵³ Gölcüklü, Hava Hukuku (n 12) 43.

⁵⁴ 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu R.G.: Tarih: 19.10.1983, Sayı: 18196.

⁵⁵ Muharrem Gençtürk, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk (Vedat Kitapçılık 2006) 65; Gölcüklü, Hava Hukuku (n 12) 26.

⁵⁶ Gümüşlü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğu (n 2) 53; Gölcüklü, Hava Hukuku (n 12) 37.



manın bir hava taşımacılığı işletmesi tarafından gerçekleştirilmesi durumunda ücret şartı aranmaksızın taşımalar kapsam dahilinde kabul edilmiştir. Bu sayede hava yolu şirketleri tarafından çalışanlarına ve ailelerine verilen ücretsiz biletlerle yapılan taşımalarda veya belli yaş altındaki çocuk yolcular için yapılan ücretsiz taşımalarda da yolcular Konvansiyon kapsamında korunabilecektir⁵⁷.

Uygulanma şartlarından sonuncusu ise yapılan taşımanın konusunu yük, bagaj ve yolcu taşımaları oluşturmastır⁵⁸.

Montreal Konvansiyonu, hala yürürlükte bulunan Varşova / La Haye Sistemi düzenlemelerinin uygulanma kabiliyetini tamamen sona erdirmemiştir⁵⁹. Bunun sebebi hala çok sayıda devletin Varşova /La Haye Sistemine taraf olmasıdır. Varşova Konvansiyonu’nu onaylamış ancak Montreal Konvansiyonu’nu onaylamamış ülkeler bulunduğundan iki Konvansiyon da mevcut hukuki düzende somut olaya göre uygulama alanı bulabilmektedir⁶⁰.

Türkiye bakımından düzenlemelerin uygulanma alanını açıkça ortaya koymak gerekirse; sadece Varşova Konvansiyonu’na taraf devletler ile Türkiye arasında yapılan taşımacılık, Varşova Konvansiyonu hükümlerine tâbidir⁶¹. Sadece Montreal Konvansiyonu’na taraf olan devletler ile Türkiye arasında yapılan taşımacılık, Montreal Konvansiyonu hükümlerine tâbidir⁶². Hem Montreal Konvansiyonu’na hem de Varşova Konvansiyonu’na taraf olan devletler ile Türkiye arasında yapılan taşımacılık bakımından uygulanacak düzenleme, “Montreal Konvansiyonunun Varşova Sistemi İçinde Yer Alan Belgeler ile Olan İlişkisi” başlıklı 55. maddesine göre tespit edilecektir. Montreal Konvansiyonu 55. maddesinde Konvansiyonun önceki düzenlemeler ile olan ilişkisini düzenlemektedir. Buna düzenlemeye göre, hem Montreal Konvansiyonu’na hem de Varşova Sistemine taraf olan iki devlet arasındaki taşımalara Montreal Konvansiyonu hükümleri uygulanacaktır.

“Anayasa m. 90/(5) hükmü gereğince, Varşova ve Montreal Konvansiyonları, uygulama alanlarına giren uyuşmazlıklara taraf devlet olan Türkiye Cumhuriyeti Devleti bakımından iç hukukun bir parçası olarak doğrudan uygulanacaktır⁶³. Montreal Konvansiyonuna taraf olmayan ancak Varşova Sistemi içinde yer alan aynı hukuki düzenlemeye taraf iki devlet arasında gerçekleşen taşımalara bu düzenleme hükümleri uygulanacaktır⁶⁴.”

⁵⁷ Gölcüklü, Hava Hukuku (n 12) 39-40.

⁵⁸ Gümüşlü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğ (n 2) 53; Gölcüklü, Hava Hukuku (n 12) 43.

⁵⁹ Gümüşlü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğ (n 2) 31.

⁶⁰ Szer (n 22) 168.

⁶¹ Gümüşlü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğ (n 2) 31.

⁶² Gümüşlü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğ (n 2) 32.

⁶³ Gümüşlü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğ (n 2) 30.

⁶⁴ Gümüşlü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğ (n 2) 31.

“Taşımacılığın Varşova veya Montreal Konvansiyonu hükümlerine tâbi olması durumunda, Konvansiyonlarda milletlerarası yetkiye ilişkin açık bir düzenleme bulunmaması halinde Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi, MÖHUK hükümleri çerçevesinde belirlenecektir. Bunun yanı sıra, hiçbir milletlerarası anlaşmaya taraf olmayan devletler ile Türkiye arasında gerçekleştirilen taşımalarından doğan uyuşmazlıklarda da, Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi yine MÖHUK hükümlerine göre tespit edilecektir.

2. Montreal Konvansiyonu’nun Yetkiye İlişkin Hükümleri

a. Genel Olarak

Milletlerarası yetki, bir devlet mahkemesinin yabancı unsurlar içeren bir uyuşmazlığı konu, taraflar ve hukuki sonuçlar açısından karara bağlama yetkisini ifade eder⁶⁵. Yabancı unsurlu uyuşmazlıklarda egemenlik gereği, her devlet ancak kendi mahkemelerinin yetkili olup olmadığını belirleme yetkisini haizdir⁶⁶.

MÖHUK m. 1/(1) uyarınca, “Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi” bu kanun ile düzenlenmektedir. Yabancı unsur taşıyan ihtilaflarda devlet mahkemelelerinin milletlerarası yetkisi hem özel milletlerarası yetki kuralları hem de yine aynı kanunun 40. maddesinin atfıyla iç hukukun yer itibarıyla yetki kuralları uyarınca belirlenmektedir. Ancak milletlerarası anlaşmalarda da yetkiye ilişkin düzenlemeler getirilebilmektedir. MÖHUK m. 1/(2), ilk fıkrada belirtilen yetki kuralına Türkiye Cumhuriyeti’nin taraf olduğu milletlerarası anlaşma kurallarını muhafaza ederek istisna getirmektedir. Bu durum, usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası anlaşmaların kanun hükmünde olduğunu belirten Anayasa m. 90/(5)’e hükmünün gereğidir. Dolayısıyla MÖHUK m. 1/(1) kapsamın düzenlenen hususlarda, aynı konuya ilişkin bir milletlerarası anlaşması bulunması durumunda öncelikli olarak bu düzenlemeler göz önüne alınacaktır. Bu nedenle, belirli uyuşmazlıklar bakımından Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisi tespit edilirken Türkiye’nin âkit devlet olduğu bir milletlerarası anlaşma olup olmadığı araştırılmalı ve böyle bir anlaşma bulunması halinde anlaşmanın yetkiye ilişkin hükümleri uygulanmalıdır.

Montreal Konvansiyonu kapsamında açılacak olan sorumluluk davalarında hangi mahkemelerin yetkili olduğu Konvansiyon’un 33. maddesinde düzenlenmiştir. Madde 33/(1)’e göre, hava yolu taşıyanına karşı sorumluluk davasının açılacağı mahkemeler şöyle belirlenmiştir: Taşıyanın ikametgâhının bulunduğu yer mahkemesi, taşıyanın esas iş merkezinin bulunduğu yer mahkemesi, taşıyanın taşıma sözleşmesinin akdedildiği işyerinin bulunduğu yer mahkemesi, taşıma söz-

⁶⁵ Nomer, (n 52) 417; Çelikel, Erdem, (n 52) 559; Şanlı, Esen, Ataman-Figanmeşe (n 1) 466; Şanlı (n 13) 7; Güngör, (n 52) 240; Özel, Erkan, Pürselim, Karaca (n 52) 573; Akıncı (n 52) 114; Doğan (n 52) 38; Cemile Demir Gökyayla, Ticari Uyuşmazlıklarda Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisi (Vedat Kitapçılık 2021) 9.

⁶⁶ Şanlı, Esen, Ataman-Figanmeşe (n 1) 468; Nomer (n 52) 54; Özel, Erkan, Pürselim, Karaca (n 52) 573; Çelikel, Erdem (n 52) 610; Güngör (n 52) 240; Akıncı (n 52) 115; Doğan (n 52) 39.



leşmesinde öngörülen varma yeri mahkemesidir. Bu düzenlemede Varşova Konvansiyonundaki sistem takip edilmekle birlikte burada yer alan dört alternatifte ikinci fıkrada beşinci bir alternatif olarak yolcunun ikametgahının bulunduğu yer mahkemesi de eklenmiştir⁶⁷.

Madde 33/(4) hükmü ise yargılama usulüne ilişkin diğer hususların yargılamayı gören mahkemenin hukukuna tabi olacağını düzenlemektedir. Ancak Konvansiyon kapsamında açılacak sorumluluk davalarının, Konvansiyonda gösterilen milletlerarası yetkili mahkemeler dışında başka bir mahkemede görülmesi mümkün değildir. Mahkemenin yetkisi Konvansiyon ile tesis edilmemişse iç hukuk kurallarına göre tesis edilemez⁶⁸. Ayrıca Konvansiyonun 49. maddesinde hasarın oluşmasından önce yapılacak yetki sözleşmeleri veya taşıma sözleşmelerine konan yetki kayıtlarının geçersiz olacağı da belirtilmiştir.

Milletlerarası yetkisini tespit edecek olan mahkemenin ilk olarak mensup olduğu devletin Konvansiyona taraf olup olmadığını⁶⁹ ardından konvansiyonun 1. maddesinde belirtilen uygulanma şartlarını ve 33. maddede sıralanan mahkemelerden olup olmadığını nihayet kendi iç hukukunda düzenlenen dava şartlarını inceleyerek yetkisine karar vermesi gerekir⁷⁰.

Konvansiyonda yetkinin tesisinde esas alınan usule ilişkin kavramların ne anlama geldiği ayrıca düzenlenmemişse bunların vasıflandırılması *lex fori*ye göre yapılacaktır⁷¹. Yetki kurallarında yer alan bağlama noktalarının vasıflandırılmasında esas olan hâkimin hukukudur⁷². Dolayısıyla mahkeme, yetkili olup olmadığına ilişkin incelemeyi yaparken Konvansiyon'da yer alan yetki kriterlerini kendi iç hukukuna göre yorumlayacaktır⁷³. Bu durum, Konvansiyon'un 33. maddesinin 4. fıkrasında, usule ilişkin diğer hususların *lex fori* 'ye tabi olacağı belirtilen kural ile de uyumludur. Örneğin "taşıyanın ikametgâhı" ifadesindeki ikametgâh Türk Medeni Kanunu'nun⁷⁴ m.19 ve m.51 hükümlerine göre anlamlandırılacaktır⁷⁵.

⁶⁷ Konvansiyonda yetkilendirilen mahkemeler aşağıda II. Bölüm/A/2/b başlığı altında detaylı detaylı değerlendirilmektedir.

⁶⁸ Gümüslü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğu (n 2) 76.

⁶⁹ Tüm forumların ortak şartı ise dava açılacak mahkemenin mutlaka Montreal Sözleşmesi'ne "taraf" devletlerin birinde yer almasıdır. Bkz.: İlyas Gölcüklü, "Montreal Sözleşmesi Kapsamında Beşinci Yetki Kuralı ve Uygulaması" (Beşinci Yetki), (2020) 26 [1] Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 317, 323.

⁷⁰ Gümüslü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğu (n 2) 77.

⁷¹ Şanlı (n 13) 18.

⁷² Şanlı, Esen, Ataman-Fıganmeşe (n 1) 434; Çelikel, Erdem (n 52) 570; Nomer (n 52) 410; Güngör (n 52) 219.

⁷³ Şanlı, Esen, Ataman-Fıganmeşe (n 1) 481; Akıncı (n 52) 119; Hümeysra Zeynep Nalçacıoğlu Erden, "Yabancıların Kişi Hallerine İlişkin Davalarda Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisi", (2022) 12 [1] Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi 921.

⁷⁴ 4721 Sayılı Türk Medeni Kanunu, R.G.: Tarih: 08.12.2011, Sayı: 24607.

⁷⁵ Gümüslü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğu (n 2) 81; Nalçacıoğlu Erden (n 73) 921; Begüm Süzen,

Montreal Konvansiyonu ile beş farklı yetki hükmü getirilmiş olup davacı, bu yetkili mahkemelerden arasından seçimlik hakkını kullanarak istediği herhangi birini seçebilir⁷⁶. Davacı yapacağı tercih uyarınca usul hukukunu ilgilendiren sorunların çözümünde uygulanacak hukuku da seçmiş kabul edilecektir. Nitekim, usule ilişkin sorunlar, davaya bakmakla yetkili olan mahkemenin hukukuna göre çözümlenecektir. Bununla beraber davacı davasını açacağı mahkemeyi seçerken kararın hangi ülkede tanınacağını veya tenfiz edileceğini de dikkate almalıdır⁷⁷. Konvansiyon, uygulama kapsamında yer alan uyumsuzluklarla ilgili olarak 33. maddede sayılan mahkemeler tarafından verilmiş kararların âkit devletlerde tanınması ve tenfizi hususunu düzenlememiştir. Dolayısıyla, Konvansiyon kurallarına dayanılarak alınan kararların âkit ülkelerde icrası, tanıma tenfiz ülkesinin hukukuna göre gerçekleşecektir⁷⁸.

Montreal Konvansiyonu, “İlave Yargılama Yetkisi” başlığı altında 46. maddede ek bir yetki kuralı da düzenlemektedir. Bu kural madde 45’e dayanmaktadır ve maddede fiilî taşıyandan (*actual carrier*) bahsedilmektedir. Konvansiyonun 39. maddesinde akdî taşıyan (*contracting carrier*); genel olarak, bu Konvansiyon’a tabi bir taşıma sözleşmesi yaparak bir yolcu veya gönderici ile ya da yolcu veya gönderici adına hareket eden bir kişi ile anlaşılan kişi olarak tanımlanmaktadır. Yine aynı maddeye göre, fiilî taşıyan ise akdî taşıyanın vermiş olduğu yetkiyle taşıma işleminin tamamını veya bir kısmını yapan kişidir. Konvansiyonun 46. maddesinde getirilen yetki kuralına göre, fiilî taşıyan tarafından gerçekleştirilen taşımalarla ilgili olarak dava açılması durumunda dava, davacının tercihinine bağlı olarak fiilî taşıyan veya akdî taşıyan aleyhine ayrı ayrı ya da birlikte açılabilir. Dava taşıyanlardan sadece birine karşı açılmışsa, davalı taşıyan diğer taşıyanın müdahil olmasını talep edebilir. Her halükârda, dava açılacak olan ülkenin Konvansiyona taraf olan ülkelerden biri olması gerekmektedir.

Konvansiyon tarafların uyumsuzluklarını tahkim yoluyla çözmelerine de imkân vermektedir. Ancak Konvansiyon’un uygulama kapsamı içerisinde kalan uyumsuzluklarda tahkim yoluna başvuru Konvansiyonun 34. maddesinde iki koşula bağlanmıştır. Birincisi, taşıma konusunun yük olması ve ikincisi ise tahkim yerinin yalnızca m. 33/(1) 1’de sayılan yerlerden biri olarak seçilebilmesidir. Tahkim, davacının seçimine bağlı olarak m. 33’te gösterilen yerlerden birinde görülebilecektir. Maddede tahkim sözleşmesinin yazılı olması gerektiği de belirtilmiştir.

Taraflar aralarındaki ihtilafların tahkim prosedürü ile çözümlenmesini ancak; taşıma sözleşmesinin konusunu yük oluşturduğunda ve hasarın ortaya çıkmasından

“Milletlerarası Usul Hukukunda Yetki Kurallarında Kullanılan Bağlama Noktalarının Vasıflandırılması”, Sibel Özel, Hatice Selin Pürselim (ed.) içinde, Milletlerarası Usul Hukukunda Mahkemelerin Yetkisine İlişkin Güncel Tartışmalar, (On İki Levha Yayıncılık, 2021) 48.

⁷⁶ Gölcüklü, Hava Hukuku (n 12) 305-306.

⁷⁷ Şanlı (n 13) 15-16.

⁷⁸ Zeynep Derya Tarman, ‘Montreal Sözleşmesi’nin Yetki ve Tahkime İlişkin Hükümleri’ (2013) 107 TBB Dergisi 97, 105.



sonra (Konvansiyonun 49. maddesinde yer alan sınırlama nedeniyle) yapacakları taşıma sözleşmesi ile 33. maddede belirtilen yargı yerlerinde gerçekleştirilmek üzere kararlaştırabilirler.

b. Konvansiyonda Yer Alan Yetkili Mahkemeler

aa. Taşıyanın İkametgâhının Bulunduğu Yer Mahkemesi

Montreal Konvansiyonu uyarınca açılacak davalarda yetkili olarak gösterilen ilk mahkeme hava yolu taşıyıcısının ikametgâhının bulunduğu yer mahkemesidir. Varşova Konvansiyonunda olduğu gibi⁷⁹ Montreal Konvansiyonunda da ikametgâh tanımı bulunmamaktadır. İkametgâh kavramının tespiti davanın görüldüğü yer mahkemesinin maddi hukukuna göre yapılacaktır⁸⁰.

Günümüzde uluslararası sivil hava taşımacılığı faaliyetini gerçekleştiren taşıyanlar daima tüzel kişiliği haiz şirketlerdir. Tüzel kişilerde TMK m.51 gereğince “*tüzük ya da esas sözleşmelerinde belirlenen yer veya tüzük ya da esas sözleşmelerinde belirtilmemişse idari işlemlerinin yürütüldüğü yer*” kişinin ikametgâhı sayılmaktadır. Hava yolu taşıyıcıları ticari işletme olduğundan davanın şirket esas sözleşmesinde gösterilen yer mahkemesinde açılması gerekmektedir⁸¹.

Gerçek kişilerin yerleşim yeri ise Türk hukuku bakımından TMK m.19/(1) gereğince “*kişinin yerleşmek niyetinde olduğu yer*” kişinin ikametgâhı sayılmaktadır. TMK m. 19’da yer alan yerleşim yeri kavramı “yerleşme iradesi” ve “sürekli kalma niyeti” olmak üzere iki temel unsurdan oluşmaktadır⁸². Yabancı kişinin ikametgâhının belirlenmesinde sürekli kalma niyetiyle yerleşme iradesi gösterip göstermediğinin incelenmesi gerekir. Yargıtay’ın 1977 tarihli bir kararında⁸³, bir yabancının uzun süre Türkiye’de ikamet etmesi, ticari faaliyetlerde bulunması veya çocuğunun Türk okullarında eğitim görmesi gibi durumların, tek başına, o kişinin yerleşim yerinin Türkiye olarak kabul edilmesi için yeterli olmadığı belirtilmiş; yabancıların vatandaşlık başvurusunda bulunmalarının gerçekten yerleşme niyetine sahip olduklarını göstereceği ifade edilmiştir. Karar, doktrinde eleştirilmiş ve yerleşim yerinin belirlenmesinde vatandaşlık yerine, Türkiye ile gerçek ve yakın bağın esas alınması gerektiği vurgulanmıştır⁸⁴.

⁷⁹ Ülgen (n 37) 227.

⁸⁰ Şanlı, Esen, Ataman-Figanmeşe (n 1) 434; Çelikel, Erdem (n 52) 570; Nomer (n 52) 410; Güngör (n 52) 219; Sinan Sami Akkurt, Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk (2. Baskı Seçkin Yayıncılık 2018) 341.

⁸¹ Birinci Uzun (n 18) 212.

⁸² Serap Helvacı, Gerçek Kişiler (Legal Yayınevi 2021) 98-99; Ahmet Kılıçoğlu, Medeni Hukuk (Turhan Kitabevi 2019) 284-286.

⁸³ Yargıtay 2. HD, E. 1977/1136, K. 1977/1490, 21.02.1977 için bkz. “Türk Mahkeme Kararları”, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, (1982) 2 [1], 36, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/99829> (Erişim Tarihi: 22.01.2025).

⁸⁴ Nuray Ekşi, Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisi (Beta Basım Yayın 2000) 94.

Yerleşim yerine ilişkin başka bir düzenleme Nüfus Hizmetleri Kanunu'nda⁸⁵ (NHK) yer almaktadır. NHK'nın tanımların yer aldığı m. 3/ee hükmünde “yerleşim yeri adresi” sürekli kalma niyetiyle oturulan yer olarak tanımlanmaktadır. Bu Kanuna dayanılarak çıkarılan Adres Kayıt Sistemi Yönetmeliği'nin 1. maddesinde belirtilen amaç doğrultusunda, Türk vatandaşları ile en az altı ay süreli ikamet tezkeresi bulunan yabancıların yerleşim yerlerinin belirlenmesine yönelik kuralların düzenlendiği görülmektedir. Yönetmeliğin “Adres kayıtlarının tutulması” başlıklı m.10 hükmünde “Türk vatandaşları ve yabancıların yerleşim yeri adresi ve diğer adresleri elektronik ortamda tutulur” denilmektedir. Yönetmeliğe göre, kişinin adres olarak beyan ettiği yer, Türk vatandaşı veya yabancı fark etmeksizin, yerleşim yeri sayılmaktadır. Bu kapsamda, yabancı kişilerin ikamet tezkerelerinde yer alan ve adres kayıt sistemine bildirdikleri adresler, yerleşim yeri olarak nitelendirilmektedir. Yargıtay'ın bazı kararlarında da yabancıların ikamet tezkerelerinde yazan adres onların yerleşim yeri kabul edilmektedir⁸⁶.

Yargıtay'ın ikamet tezkerelerinde yazan adresi doğrudan yerleşim yeri olarak kabul etmesi de eleştirilmektedir. Doktrinde, adres beyan sisteminde kaydedilen adreslerin yerleşim yerinin tespiti için gerekli olan yerleşme iradesi ve sürekli kalma

⁸⁵ 5490 Sayılı Nüfus Hizmetleri Kanunu, R.G.: Tarih: 25.04.2006, Sayı: 26153.

⁸⁶ “Davacı, kendi yerleşim yerinin İstanbul olduğunu ileri sürdüğüne göre, İstanbul'un dava tarihi itibarıyla davacının yerleşim yeri olup olmadığı belirlenmelidir. Dava 13.5.2009 tarihinde açılmıştır. Dosyaya sunulan belgelerden, davacının 6.11.2008 ile 6.11.2010 tarihleri arasında iki yıl süreli yabancılara mahsus ikamet tezkeresiyle Türkiye’de bulunduğu anlaşılmaktadır. 5490 sayılı Nüfus Hizmetleri Kanununa göre, Türkiye’de herhangi bir amaçla en az altı ay süreli ikamet tezkeresi almış olan yabancıların Genel Müdürlükçe “Yabancılar Kütüğüne” kaydedilmeleri (md.8/1) ve yerleşim yeri adreslerinin bu kütüğe işlenmesi, bu Kanuna dayanılarak çıkarılan 15.8.2007 tarihinde yürürlüğe konulan “Adres Kayıt Sistemi Yönetmeliğine” göre de, bu durumda olan yabancıların yerleşim yeri ve diğer adres bilgilerinin elektronik ortamda tutulması zorunludur. (Yönetmelik md.10/1) O halde, Nüfus ve Vatandaşlık İşleri Genel Müdürlüğünden, davacının “yabancılar kütüğünde” kaydının olup olmadığı ve aynı kütükte dava tarihi itibarıyla Türkiye’deki yerleşim yeri adresiyle ilgili bir bilginin bulunup bulunmadığı sorulup tespit edilmeli...” Kararın tam metni için bkz.: Yargıtay 2. H.D., T. 10.05.2011, E. 2010/4537, K. 2011/8105; “5490 sayılı Nüfus Hizmetleri Kanununa dayanılarak çıkartılan ve 15.08.2007 tarihinde yürürlüğe giren Adres Kayıt Sistemi Yönetmeliği (R.G 15.12.2007)’ne göre, Türk vatandaşlarının ve Türkiye’de herhangi bir amaçla en az 6 ay süreli ikamet tezkeresi ile bulunan yabancıların yerleşim yeri adresleri Nüfus ve Vatandaşlık Genel Müdürlüğü tarafından elektronik ortamda tutulur. (Yönetmelik m. 9,10) Yerleşim yeri adreslerinin tutulmasında kişilerin yazılı beyanı esas alınır. Adres beyan formundaki bilgiler aksi sabit oluncaya kadar geçerlidir (Yönetmelik m. 13/1). Davacı, davalının ikamet tezkeresi ile Türkiye’de bulunduğunu, ...’da bir otelde kaldığını ve otelin yönetim kurulu başkanı olduğunu ileri sürmüş, davalı ikamet tezkeresinin çalışma amacıyla verildiğini, yerleşme amacıyla verilmediğini bildirmiştir. O halde, burada tespiti gereken husus davalı kocanın Türkiye’de yerleşim yerinin bulunup bulunmadığıdır. Mahkemece; Nüfus ve Vatandaşlık İşleri Genel Müdürlüğünden, davacının “yabancılar kütüğünde” kaydının olup olmadığı ve aynı kütükte dava tarihi itibarıyla Türkiye’deki yerleşim yeri adresiyle ilgili bir bilginin bulunup bulunmadığı sorulup tespit edilmeli, kişilerin adres beyan formundaki bildirimlerinin aksi sabit oluncaya kadar geçerli (Yönetmelik md.13/1) olacağı da dikkate alınmalı...” Kararın tam metni için bkz.: Yargıtay 2. H.D., T. 27.11.2014, E. 2014/8718, K. 2014/24170.



niyeti kriterleri açısından ayrıca incelenmesi gerektiği⁸⁷; yerleşim yerinin oluşabilmesi için yerleşmenin belirsiz veya uzun süreli olması ve belirli bir süreyle sınırlı olmaması gerektiği⁸⁸ vurgulanmıştır. YUKK'ta yer alan ikamet izni türlerinde ise uzun dönem ikamet izni dışında kalan diğer izin türlerinin (kısa dönem, aile, öğrenci, insani, insan ticareti mağduru ikamet izni) ikamet sürelerinin üst limitlerinin önceden belirlenmiş olduğu ifade edilmiştir⁸⁹. Yerleşim yerinin tespitinde, kişinin o yerde sürekli yerleşme niyetinin olup olmadığının da göz önünde bulundurulması gerektiği ancak uzun dönem ikamet izni gibi özel durumlarda belirtilen adresin, yabancının yerleşim yeri için bir karine olarak değerlendirilebileceği belirtilmiştir⁹⁰. Yabancıların ikamet izninde kayıtlı olan adresin, her koşulda doğrudan yerleşim yeri sayılmaması gerektiği; NHK'da geçen adres kavramı ile TMK'da düzenlenen yerleşim yeri kavramının birbirinden ayrı olduğu, NHK'da amaçlananın yalnızca kişilere ait bilgilerin kayıt altına alınması olduğu belirtilmiştir⁹¹.

Kanaatimizce, ikamet izninde yer alan adres doğrudan yerleşim yeri sayılamaz. Yerleşim yeri, kişi her an orada bulunmasa da; kişinin başka bir yerde yaşarken ya da kısa sürelerle belirli yerlerde ikamet edip seyahat ederken en sonunda yaşamını devam ettirmeyi düşündüğü asıl yer olarak anlaşılmalıdır. İkamet izninin amacı ise yabancının ülkede yasal olarak bulunmasını teyit etmektir. Yabancının ikamet adresi gibi çeşitli kayıtlarının tutulması; kişi hakkında idari, hukuki işlemlerin yapılabilmesi, bunların tebliği gibi gerekli durumlarda kişinin takibi için gerekli olan resmi kayıt işleminden ibarettir. TMK'da yerleşim yeri ile ilgili getirilen ölçütlere göre ise yerleşim yeri kesinlik ifade etmez, sürekli kalma niyetinin değişmesi ile değişebilir. Bu niteliği itibarıyla de yazılı bir kayıt gibi mutlak değildir. Dolayısıyla adres kayıt sistemindeki kayıtların TMK'daki anlamıyla yerleşim yerini ifade etmediği açıktır. Yabancıların yerleşim yerinin tespitinde, her bir uyumsuzluk özelinde inceleme yapılmalı ve yabancının bulunduğu yerdeki sosyal ve ekonomik ilişkileri de göz önünde bulundurularak yerleşme iradesinin ve sürekli kalma niyetinin olup olmadığı değerlendirilmelidir.

TMK'nın 20. maddesi yerleşim yerinin değişmesi için yeni bir yerleşim yerinin kazanılmasını şart koşturmaktadır. Zira hukukumuzda göre herkesin yalnızca bir yerleşim yeri bulunmalıdır. Ancak yabancının yerleşim yeri tüm araştırmalara rağmen tespit edilemiyorsa ya da yabancı yurtdışındaki yerleşim yerini terk edip Türkiye'ye geldikten sonra yeni bir yerleşim yeri edinmemişse TMK m.20/2 uygulama alanı bulacaktır. Bu hükme göre “önceki yerleşim yeri belli olmayan veya yabancı ülke-

⁸⁷ Nalçacıoğlu Erden (n 73) 925.

⁸⁸ Ekşi (n 84) 85.

⁸⁹ Nalçacıoğlu Erden (n 73) 925.

⁹⁰ Merve Acun-Mekengeç, Aynî Haklardan Uyuşmazlıklarda Uygulanacak Hukuk (Seçkin Yayıncılık 2016) 312 vd.

⁹¹ Gülşah Vardar Hamamcıoğlu, Türk Medenî Kanuna Göre Yerleşim Yeri (On İki Levha Yayıncılık 2009) 30.

deki yerleşim yerini bıraktığı hâlde Türkiye’de henüz bir yerleşim yeri edinmemiş olan kimsenin hâlen oturduğu yer, yerleşim yeri sayılır.” Yerleşim yeri belli olmayan yabancıların fiilen oturduğu yer, sürekli kalma niyeti bulunmasa bile yabancıların yerleşim yeri sayılmaktadır.

bb. Taşıyanın Esas İşyerinin Bulunduğu Yer Mahkemesi

Konvansiyonun 33. maddesinde davanın, taşıyanın esas iş yerinin bulunduğu yer mahkemesinde de açılabilceği hüküm altına alınmıştır. Taşıyanın ikametgâhı ile faaliyetlerini yürüttüğü merkez farklı olabilir. Bu nedenle taşıyanın esas işyerini bulunduğu yerde de yetki tesis edilmiştir⁹². Özellikle ulus aşırı faaliyet gösteren hava yolu şirketlerinde işverenin ikametgâhı ve esas faaliyet yerinin farklı ülkelerde bulunmasından iki yer mahkemesinde de dava açma imkânı getirilmiştir.

Montreal Konvansiyonu’nda yer alan “esas işyeri” kavramı, milletlerarası hava taşımacılığına ilişkin taşıma sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklarda yetkili mahkemenin belirlenmesi açısından önem taşımaktadır. Bu bağlama noktasını anlayabilmek için Türk hukukunda başka hangi düzenlemelerde yer aldığına bakmak faydalı olabilir. Benzer kavram, bireysel iş sözleşmelerine uygulanacak hukukun tespitini düzenleyen MÖHUK m.27/3’te de yer almakta olup, bu hükümde “işverenin esas işyeri” objektif bağlama noktası olarak düzenlenmiştir. Ancak, Montreal Konvansiyonu’nun kapsamı taşıma sözleşmeleri ile sınırlıdır. MÖHUK m.27 ise iş hukukuna ilişkin uyuşmazlıkları konu edinmektedir. Bu nedenle, her iki düzenleme farklı hukuki alanlara ilişkin olup, esas işyeri kavramı da ilgili normların amaç ve ilkeleri doğrultusunda farklı biçimlerde yorumlanmaktadır. Türk hukukunda bireysel iş sözleşmelerine ilişkin uyuşmazlıklara ilişkin düzenlemelerde kanun koyucunun amacının işçinin korunması olduğu ve bu bakımdan en elverişli bağlama noktasının seçilmesi gerektiği açıktır⁹³. MÖHUK m.27/3’te yer alan kavramların yorumlanmasında da bu amaç göz önüne alınmaktadır. Öte yandan, Montreal Konvansiyonu’nun kapsamı, bir hizmet sözleşmesi niteliğinde olan taşıma sözleşmeleriyle sınırlıdır. Bu nedenle, Konvansiyon’da yer alan kavramların yorumunda genel sözleşme hukuku ilkeleri esas alınmalıdır. Bu çerçevede, MÖHUK m.27’de yer alan esas işyeri kavramına Konvansiyonun düzenlediği bağlama noktasının yorumlanması bakımından yol gösterici olması amacıyla kısaca değinilecektir.

“İşverenin esas işyeri” bağlama noktası, hukukumuzda bireysel iş sözleşmelerine uygulanacak hukukun tespitini düzenleyen MÖHUK m.27/3’te objektif bağlama noktası olarak yer almaktadır. Bu hükmün uygulanmasında “işyeri” ve “esas işyeri” kavramlarından ne anlaşılması gerektiği doktrinde tartışılmıştır. MÖHUK

⁹² Şanlı (n 13) 19.

⁹³ Şanlı, Esen, Ataman-Figanmeşe (n 1) 364; İpek Sarıöz Büyükalp, “Mutad İşyeri Kavramı ve MÖHUK m.27/3’ün Uygulanması Sorunu” (2018) 8 [2] 236; Doğa Elçin, Milletlerarası Unsurlu Bireysel ve Toplu İş Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk (Adalet Yayınevi 2012) 139.



m.27⁹⁴, mehz Akdî Borç İlişkilerine Uygulanacak Roma Konvansiyonu⁹⁵ m. 6 ve Akdî Borç İlişkilerine Uygulanacak Roma I Tüzüğü⁹⁶ (Roma I Tüzüğü) m. 8’de olduğu gibi, bireysel iş sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklara uygulanacak hukuku göstermektedir⁹⁷. MÖHUK m.27’de taraflara sınırlı hukuk seçimi imkânı getirilmektedir. Burada kabul edilen sınır, işçinin mutad işyeri hukukunun emredici hükümleri uyarınca sahip olacağı asgarî korumadır. Tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları hâlinde iş sözleşmesine, işçinin işini mutad olarak yaptığı işyeri hukuku uygulanacaktır. İşyeri, hukukumuzda 4857 sayılı İş Kanunu⁹⁸ m. 2’de tanımlanmaktadır. Buna göre, “işveren tarafından mal veya hizmet üretmek amacıyla maddî olan ve olmayan unsurlar ile işçinin birlikte örgütlendiği birime işyeri” olarak tanımlanmıştır. Mutad işyeri ise doktrinde, işçinin işini fiilen yerine getirdiği, işin ağırlık merkezinin bulunduğu yer⁹⁹; işin esas kısmının ve ağırlıklı bölümünün mutad olarak yapıldığı yer¹⁰⁰ olarak ifade edilmiştir. Birden fazla ülkede görev yapılmakta olan, uluslararası hava taşımacılığında çalışan işçilerde olduğu gibi, işin mutaden ifa edildiği tek bir ülkenin tespit edilememesinin yarattığı sakıncaların önüne geçebilmek için maddenin üçüncü fıkrasında bir diğer objektif bağlama kuralı olarak işverenin esas işyerinin bulunduğu ülke hukukunu gösteren kural düzenlenmiştir. Doktrinde, işverenin esas işyerinin aynı Kanunun 9. maddesinde düzenlenen idare merkezi¹⁰¹; işverenin işyeri merkezi¹⁰² olduğu; aynı zamanda işçinin korunması amacıyla mutad işyeri kavramının mümkün olduğunca geniş yorumlanması ve iş-

⁹⁴ “İş Sözleşmeleri

MADDE 27 – (1) İş sözleşmeleri, işçinin mutad işyeri hukukunun emredici hükümleri uyarınca sahip olacağı asgarî koruma saklı kalmak kaydıyla, tarafların seçtikleri hukuka tâbidir. (2) Tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları hâlinde iş sözleşmesine, işçinin işini mutad olarak yaptığı işyeri hukuku uygulanır. İşçinin işini geçici olarak başka bir ülkede yapması hâlinde, bu işyeri mutad işyeri sayılmaz.

(3) İşçinin işini belirli bir ülkede mutad olarak yapmayıp devamlı olarak birden fazla ülkede yapması hâlinde iş sözleşmesi, işverenin esas işyerinin bulunduğu ülke hukukuna tâbidir.

(4) Ancak hâlin bütün şartlarına göre iş sözleşmesiyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması hâlinde sözleşmeye ikinci ve üçüncü fıkra hükümleri yerine bu hukuk uygulanabilir.”

⁹⁵ Convention On The Law Applicable To Contractual Obligations opened for signature in Rome on 19 June 1980 (80/934/EEC)
Bkz.; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:41980A0934&from=EN> (Erişim Tarihi:02.02.2025).

⁹⁶ Regulation (EC) No 593/2008 of The European Parliament and of The Council of 17 June 2008 on The Law Applicable To Contractual Obligations (Rome I)
Bkz.; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/HTML/?uri=CELEX:32008R0593&from=EN> (Erişim Tarihi:02.02.2025).

⁹⁷ Büyükalp (n 93), 199-200.

⁹⁸ 4857 sayılı İş Kanunu, R.G.: Tarih: 10.06.2003, Sayı: 25134.

⁹⁹ Nomer, (n 52) 347.

¹⁰⁰ Şanlı, Esen, Ataman-Figanmeşe (n 1) 365,dn 516.

¹⁰¹ Gülören Tekinalp, Milletlerarası Özel Hukuk Bağlama ve Usul Hukuku Kuralları (Vedat Kitapçılık 2020) 332.

¹⁰² Şanlı, Esen, Ataman-Figanmeşe (n 1) 368,dn 524.

veren odaklı hukuka yönlendiren işverenin esas işyeri bağlama noktasının uygulama alanının genişletilmemesi gerektiği ifade edilmektedir¹⁰³. Doğan ve Elçin’e göre, “esas işyeri” kavramı, iş hukuku terminolojisinden ziyade ticaret hukuku terminolojisine ait bir kavramdır¹⁰⁴. Doğan, bu bağlamda “merkez yeri” kavramına değinmekte ve karşılaştırmalı hukuk perspektifinden hareketle hükümde geçen kavramın “işletme merkezi” olarak yorumlanabileceğini; ayrıca, birden fazla işletme merkezinin bulunması durumunda işçinin işe alındığı işletme merkezinin hukukunun uygulanması gerektiğini belirtmektedir¹⁰⁵.

Konvansiyonun uygulanması bakımından doktrinde “esas işyeri” ile kastedilenin, tüzel kişi taşıyanın en yüksek idari organının bulunduğu yer başka bir deyişle tüzel kişi taşıyanın idare merkezinin bulunduğu yer olduğu belirtilmiştir¹⁰⁶. Esas iş yerinin bulunduğu yerden kasıt şirket faaliyetlerinin bir elde toplandığı ve bunları yöneten fiili idare merkezinin bulunduğu yerdir¹⁰⁷. Konvansiyonun uygulanması bakımından işverenin esas işyerinden anlaşılması gereken işyerinin idare merkezidir, doktrinde yer alan işçinin korunmasına yönelik tartışmalar Konvansiyondan kaynaklanan talepler bakımından gündeme gelmeyecektir.

cc. Taşıyanın Taşıma Sözleşmesini Akdettiği İşyerinin Bulunduğu Yer Mahkemesi

Bu hükme göre Konvansiyonun kapsamına giren uyuşmazlıklarla ilgili davalar taşıma sözleşmesinin akdedildiği yani biletin satın alındığı taşıyanın işletmesine ait işyerinin bulunduğu yer mahkemesinde de açılabilir¹⁰⁸. Montreal Konvansiyonunda “işyeri” irtibat noktasının tanımına yer verilmemiştir. Bu nedenle bu irtibat noktasının yorumu ulusal hukuk düzenlerine bırakılmıştır¹⁰⁹.

MÖHUK’un 24. maddesinde “işyeri” bağlama noktasına yer verilmiştir. Düzenlemede hukuk seçimi olmaması hakkında en sıkı ilişki hukukunun uygulanacağı, bu hukukun; karakteristik edim borçlusunun, sözleşmenin kuruluşu sırasındaki mutad meskeni hukuku, ticarî veya meslekî faaliyetler gereği kurulan sözleşmelerde karakteristik edim borçlusunun işyeri hukuku olacağı düzenlenmiştir. Doktrinde MÖHUK m. 24/(4)’te geçen işyeri kavramının geniş yorumlanması ve ticari veya sınai faaliyetin yürütüldüğü; üretim tesisleri, depolama alanları, mağazalar, idari

¹⁰³ Büyükalp (n 93), 236; Elçin (n 93) 138-139.

¹⁰⁴ Doğan (n 52) 433 ;Elçin (n 93) 143.

¹⁰⁵ Doğan (n 52) 433

¹⁰⁶ Gökhan Turhan, Uluslararası Hava Yolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu (On İki Levha Yayıncılık 2016) 204.

¹⁰⁷ Şanlı (n 13) 20; Gölcüklü, Beşinci Yetki (n 69) 323.

¹⁰⁸ Şanlı (n 13) 20.

¹⁰⁹ Gülce Gümüşlü Tunçağıl, “Varşova ve Montreal Sözleşmeleri Kapsamında Milletlerarası Yetkili Mahkemenin Tayininde “İşyeri” Kavramı”(İşyeri), (2017) 2 [1] Çankaya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 141, 146.



merkezler ve şubeler gibi tüm birimlerin işyeri olarak kabul edilmesi gerektiği ifade edilmiştir¹¹⁰. Ayrıca hükümde karakteristik edim borçlusunun birden çok işyerinin varlığı halinde sözleşme ile en sıkı ilişki içinde bulunan işyeri hukukunun esas alınacağı belirtilmektedir. Doktrinde, en sıkı ilişki içinde bulunan işyerinin ticari faaliyetin yürütülmesinde esas olanın işyeri değil, sözleşmenin kurulması ve ifasında daha aktif rol oynayan işyeri olarak kabul edilmesi gerektiği ifade edilmektedir. Bu bağlamda sözleşme müzakerelerinin yürütüldüğü ve muhatap olarak alınan işyerinin yakın bağlantılı işyeri olarak kabul edilmesi gerektiği ileri sürülmektedir¹¹¹. Bununla birlikte, sözleşmede karakteristik edimin farklı bir işyeri tarafından sağlanacağını belirtmesi veya alıcının bunu öngörebilecek durumda olması hâlinde, esas alınması gereken işyerinin bu olduğu belirtilmektedir¹¹².

Buradaki işyerinin taşıyanın işletmesinden bağımsız ancak onun adına çalışan bir acenteyi de kapsayıp kapsamadığı sorunu önem arz etmektedir. Konvansiyonun İngilizce metninde, “*where the carrier has an establishment*” ifadesi; Fransızca metninde ise “*carrier’s établissement*” ifadesi yer almaktadır¹¹³. Konvansiyonların farklı dillerdeki metinlerinde farklı terimlerin kullanılması, Fransız ve ABD mahkeme içtihatları bakımından da farklı yorumların getirilmesine sebep olmuştur.

Şanlı, Fransız mahkemeleri tarafından kabul edilen dar yorum uyarınca, bilet alınan şube ve seyahat acentesinin taşıyanın iş yeri olarak kabul edildiğini belirtmektedir¹¹⁴. Fransız Yargıtay’ı da verdiği kararlarında, şubenin bulunduğu yer mahkemesinin yetkili mahkeme olarak kabul edilebilmesi için, sözleşmenin bizzat o şube tarafından akdedilmiş olması gerektiğini belirtmektedir¹¹⁵. Buna göre acentenin bulunduğu yer mahkemelerinin, Montreal Konvansiyonu m.33 kapsamında milletlerarası yetkisi bulunmamaktadır. ABD mahkeme kararlarında ise ifade geniş yorumlanarak taşıma bileti alınan seyahat acentelerinin de işyerinin bulunduğu yere dâhil olduğu kabul edilmektedir¹¹⁶.

Doktrinde, burada düzenlenen yetki kurallarının yolcu ve eşya sahibi lehine getirildiği dolayısıyla bu kişilerin kolayca başvurabilecekleri mahkemelerin yetki-

¹¹⁰ Hatice Özdemir Kocasakal, “Sözleşmelere Uygulanacak Hukukun MÖHUK m. 24 Çerçevesinde Tespiti ve Üçüncü Devletin Doğrudan Uygulanan Kuralları”, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, (2012) 30 [1-2] 27, 58.

¹¹¹ Özdemir Kocasakal, (n 110) 59.

¹¹² Özdemir Kocasakal, (n 110) 59-60.

¹¹³ Şanlı (n 13) 20-21.

¹¹⁴ Şanlı (n 13) 21.

¹¹⁵ “*Pour conclure à la compétence du tribunal du lieu où le transporteur possède un établissement, il impératif de relever que le contrat a été conclu par cet établissement, aucun autre critère n’étant déterminant de cette compétence*”, Cour de cassation, civile, Chambre commerciale 08-11-2011, Arrêt no 1091 n° 10-28.069, F-P+B, Cassation partielle, Kararın tamamı için bkz.: <https://www.lexbase.fr/jurisprudence/5630018-cass-com-08112011-n-1028069-fp-b-cassation-partielle>, (Erişim Tarihi:02.02.2025).

¹¹⁶ Gümürlü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğu (n 2) 83.

li olması gerektiği bu nedenle geniş yorumun daha uygun olacağı belirtilmiştir¹¹⁷. Doktrinde, geniş yorumun Konvansiyonda düzenlenen ikinci ve üçüncü yetki kural-
ları arasındaki farkı ortaya koyması açısından da daha uygun olduğu belirtilmiştir¹¹⁸.

Günümüzde özellikle yolcu taşıma sözleşmeleri elektronik ortamda akdedilmek-
tedir. Sözleşmenin elektronik ortamda akdedildiği hallerde mesafeli sözleşmeden¹¹⁹
bahsedilmektedir¹²⁰. Elektronik ortamda sözleşmeler genellikle bir web sitesi veya
online uygulamalar ile kurulmaktadır. Telefon, bilgisayar, televizyon, faks gibi
elektronik iletişim vasıtaları aracılığıyla kurulan sözleşmeler, doktrinde elektro-
nik sözleşme olarak adlandırılmaktadır¹²¹. İnternet üzerinden yapılan sözleşmeler
çoğunlukla web sitesi aracılığıyla iletilen irade beyanlarıyla oluşturulmaktadır.
Doktrindeki hâkim görüş, web sitesi aracılığıyla oluşturulan sözleşmelerin hazır
olmayanlar arasında kurulduğu yönündedir¹²². Hazır olmayanlar arasında kuru-
lan sözleşmelerin, irade beyanının hedef kişinin hâkimiyet alanına ulaşma anında
hüküm ve sonuçlarını doğurduğu kabul edilmektedir¹²³. Hazır olmayanlar arasında
yapılan sözleşmelerde kabul beyanı, muhatap kişinin erişim sağladığı sunucuda
veya e-posta kutusunda onun erişebileceği biçimde kaydedildiği anda varmış say-
ılacak ve sözleşme kurulmuş olacaktır¹²⁴. Doktrinde hazır olmayanlar arasındaki
elektronik sözleşmelerin kuruluş anının, tacir olan muhataplar için kabul beyanı-
nın tacirin bu beyanı öğrenebileceği şekilde onun hakimiyet alanına girmiş olduğu
an; tacir olmayanlar bakımından ise kabul beyanının fiilen öğrenilmesi anı olduğu

¹¹⁷ Şanlı (n 13) 21-22.

¹¹⁸ Gümüşlü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğu (n 2) 84.

¹¹⁹ Mesafeli sözleşmeler, Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un m. 9/A (1) hükmünde “yazılı, görsel, telefon ve elektronik ortamda veya diğer iletişim araçları kullanılarak ve tüketicilerle karşı karşıya gelinmeksizin yapılan ve malı veya hizmetin tüketiciye anında veya sonradan teslimi veya ifası kararlaştırılan sözleşmeler” olarak tanımlanmaktadır. Tanımda da belirtildiği gibi, mesafeli sözleşmeleri belirleyen temel unsurlar, tarafların fiziksel olarak bir araya gelmemesi ve iradelerini yalnızca bir veya birden fazla uzaktan iletişim aracı kullanarak açıklamalarıdır. Bu özellikleri nedeniyle, mesafeli sözleşmelerde tüketicinin diğer sözleşmelere kıyasla daha fazla korunması gerektiği vurgulanmaktadır. Mesafeli sözleşmeler, elektronik araçlar kullanılarak akdedilmişse elektronik sözleşme olarak nitelendirilebilir. Bkz.: Oğuz Gökhan Yılmaz, “Tüketici Hukukunda Mesafeli Sözleşmeler” Türkiye Adalet Akademisi Dergisi (2013) 1[4] 1011, 1014.

¹²⁰ Akkurt (n 80) 161; Elektronik ticaret fiziksel olarak bir arada bulunmayan şahıslar arasında uzaktan anlaşma yoluyla kurulan sözleşmeleri kapsar, dolayısıyla elektronik ortamda kurulan sözleşmeler zorunlu olarak mesafeli sözleşmelerdir. Bkz.: Hatice Özdemir Kocasakal, Elektronik Sözleşmelerden Doğan Uyuşmazlıkların Çözümünden Uygulanacak Hukukun ve Yetkili Mahkemenin Tesbiti, (2003 Vedat Kitapçılık) 46.

¹²¹ Özge Uzun Kazmacı, “İnternet Ortamında Kurulan Mesafeli Sözleşmelerde Tüketicinin Korunması” Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi Cevdet Yavuz’a Armağan (2016) 22 [3] 2791, 2792; Emrehan İnal, E-Ticaret Hukukundaki Gelişmeler ve İnternette Sözleşmelerin Kurulması (Vedat Kitapçılık 2005) 93.

¹²² İ. Yılmaz Aslan, 6502 Sayılı Kanuna Göre Tüketici Hukuku (Ekin Kitabevi 2014) 490-491; Uzun Kazmacı (n 121) 2796.

¹²³ İnal (n 121) 105.

¹²⁴ Uzun Kazmacı (n 121) 2797.



belirtilmiştir¹²⁵. Buna göre taşıma sözleşmesinin kurulma anı, taşıma işini üstlenen tacirin şirketinin sunucularına kabul beyanının ulaştığı an olacaktır.

Farklı ülkelerde bulunup hazır olmayanlar arasında ya da hazır olup da farklı ülkelerde bulunan kişiler arasında kurulan sözleşmelerde sözleşmenin kurulma yerinin tespiti zorluk yaratmaktadır. Sözleşmenin yapıldığı yerin tespiti hususunda doktrinde Süzen'in ifade ettiği üzere; milletlerarası özel hukuk bakımından kuruluş yerinin tespiti bağlama noktasının vasıflandırılmasına ilişkin bir meseledir ve bu hususta *lex fori* vasıflandırma esas olduğundan işlemin yapıldığı yerin *lex fori*'ye göre belirlenmesi gerekmektedir¹²⁶. Yine doktrinde ifade edildiği üzere; Türk Hukukunda kuruluş yerine ilişkin özel hüküm bulunmadığından kuruluş anına ilişkin kurallardan yola çıkılarak vasıflandırma yapılmalıdır¹²⁷. Buna göre, hazır olmayanlar arasındaki sözleşmelerde kabul beyanının icap edene ulaşma anı, sözleşmenin kurulma anı addedilmekte ve bu anda icap edenin bulunduğu yer sözleşmenin kurulduğu yer olarak kabul edilmektedir. Ancak yazar, bu yöntemin özellikle elektronik sözleşmeler bakımından tarafların öngöremeyecekleri tesadüfi bir işlem yeri hukukun uygulanmasına yol açabileceğini belirtmektedir¹²⁸. Bu nedenle yazar, farklı ülkelerde bulunan kişiler arasında kurulan sözleşmelerde tarafların sözleşmenin kurulmasına ilişkin iradelerini açıkladıkları anda bulundukları ülke hukuklarının yanında; gerçek kişiler bakımından mutad meskenlerinin, tüzel kişiler bakımından idare merkezlerinin bulunduğu yer hukuklarının alternatif olarak uygulanmasını ve Türk hukukunda hukuki işlemlerin şekline uygulanacak hukukun belirlenmesi özelinde işlemin yapıldığı yer kuralının uygulanmasında oluşan zorlukların giderilmesi için bir düzenleme yapılmasını önermektedir¹²⁹.

Meseleyi elektronik sözleşmelerden doğan uyuşmazlıklar özelinde değerlendiren Özdemir Kocasakal ise, hazır olmayanlar arasında kurulan sözleşmelerde kabul beyanının icabı yapan kişiye ulaştığı anda icabı yapanın bulunduğu yerin sözleşmenin kuruluş yeri olarak kabul edileceğini belirtmektedir. Bununla birlikte beyanın ulaştığı sırada bu kişilerin sözleşme ile ilişkili olmayan tesadüfi yerlerde bulunabilecekleri, tesadüfi hukukların uygulanmasının önlenmesi için sözleşmenin kurulma yeri olarak, beyanın ulaştığı anda icabı yapan tacir ise bu kişinin işyerinin; tacir değil ise ikametgahının bulunduğu yerin kuruluş yeri olarak kabulünün daha uygun olacağını belirtmektedir¹³⁰.

Kanaatimizce; elektronik sözleşme yolu ile kurulan taşıma sözleşmesinin kurulma yerine ilişkin bağlama noktasının tespiti bakımından *lex fori* vasıflandırma

¹²⁵ Özdemir Kocasakal (n 120) 88.

¹²⁶ Süzen (n 50) 135.

¹²⁷ Süzen (n 50) 136.

¹²⁸ Süzen (n 50) 135-136.

¹²⁹ Süzen (n 50) 137-138.

¹³⁰ Özdemir Kocasakal (n 120) 89.

yapılmalıdır. Doktrinde de ifade edildiği gibi hukukumuzda özel hüküm bulunmadığından kuruluş anına ilişkin kurallardan yola çıkıldığında; kabul beyanının icabı yapan kişiye ulaştığı anda icabı yapanın bulunduğu yerin sözleşmenin kurulduğu yer olarak kabul edilmesi gerekir¹³¹. Elektronik ortamda kurulan taşıma sözleşmelerinde kabul beyanı, icap eden olarak havayolu şirketinin sunucularına ulaştığı anda sözleşme kurulacaktır. Dolayısıyla havayolu şirketinin sunucularının yer aldığı işyerinin bulunduğu yer, sözleşmenin kuruluş yeri sayılmalıdır. İcap edenin birden fazla ülkede sunucularının bulunması durumunda tesadüfi hukukların uygulanmasının önlenmesi ve en sıkı ilişkili hukukun belirlenebilmesi için genel kural olan MÖHUK m.24'ün yorumlanmasında olduğu gibi sözleşmenin kurulması ve ifasında daha aktif rol oynayan işyerinin bulunduğu yer sözleşmenin kuruluş yeri olarak kabul edilebilir. Örneğin; havayolu şirketinin sunucularının yer aldığı işyerlerinden biri aynı zamanda varış veya kalkış yeri ise ya da taşıma senedinin düzenlendiği yer ise bu yerde bulunan işyerinin sözleşmenin ifasında aktif rol oynadığı kabul edilebilir. Dolayısıyla elektronik sözleşme yolu ile kurulan taşıma sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklarda havayolu şirketinin sunucularının bulunduğu yer mahkemelerinin yetkili olabileceği kabul edilmelidir.

dd. Taşıma Sözleşmesinde Kararlaştırılan Varma Yeri Mahkemesi

Konvansiyon kapsamında yetki sahibi olan bir diğer mahkeme, taşıma sözleşmesinde varma yeri olarak öngörülen yer mahkemesidir. Varma yeri, taşıyan ile taşıtan veya yolcu arasındaki taşıma sözleşmesinin hükümlerine göre, sözleşmenin tam ve gereği gibi ifa edilmiş olacağı nihâi varış noktasıdır¹³². Varma yerinin neresi olduğu, taşıma senedi veya bileten anlaşılmalıdır¹³³.

Gidiş-dönüş biçiminde yapılan bir yolculukta varma yerinin aynı zamanda hareket yeri olur¹³⁴. Yapılan olası bir duraklamanın yapıldığı yerin varma yeri olarak nitelendirilmesi mümkün olmadığından duraklama yeri mahkemesi, Konvansiyona göre milletlerarası yetkiyi haiz değildir¹³⁵. Dönüşü açık bırakılan taşımalar bakımından varma yerinin tespiti gerekir. Doktrinde, bu tür taşımalarda tarihi belirlenmese dahi bir dönüş yeri belirlenmiş ise hareket yerinin bu halde de yine varma yeri olarak kabul edilmesi gerektiği belirtilmiştir¹³⁶.

ee. Yolcunun İkametgahının Bulunduğu Yer Mahkemesi (Beşinci Yetki Kuralı)

Montreal Konvansiyonundaki önemli değişikliklerden biri, hava yoluyla uluslararası seyahat sırasında yaralanmış olan davacılar için yargı yetkisini genişleterek

¹³¹ Süzen (n 50) 136.

¹³² Şanlı (n 13) 23; Tarman (n 81) 107; Gümüşlü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğu (n 2) 86.

¹³³ Şanlı (n 13) 23; Gümüşlü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğu (n 2) 86.

¹³⁴ Şanlı (n 13) 23.

¹³⁵ Şanlı (n 13) 23.

¹³⁶ Şanlı (n 13) 24, Gümüşlü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğu (n 2) 86.



taşıyanın ilgili ülkeye hizmet vermesi kaydıyla kendi ülkelerinde dava açmalarına olanak sağlamasıdır¹³⁷.

Konvansiyonun m. 33/(2) düzenlemesine göre; “*Yolcunun ölümü ya da yaralanmasından kaynaklanan hasarlar açısından, bir dava bu maddenin birinci paragrafında değinilen mahkemelerden birinde, ya da kazanın gerçekleştiği esnada yolcunun esas ve daimi ikametgahının bulunduğu ve taşıyıcının gerek kendi hava aracıyla gerek ticari bir anlaşmaya göre bir başka taşıyıcının hava aracıyla gerçekleştirdiği hava yoluyla yolcu taşıma için hizmet faaliyetlerini yürüttüğü ve taşıyıcının kendisinin ya da ticari anlaşmalı olduğu başka bir taşıyıcıya ait ya da kiralanmış bina ve müstemilattan hava yoluyla taşınması işini yürüttüğü bir taraf devletin sınırları dahilindeki mahkemelerden birinde açılabilir.*”

Bu kural Montreal Konvansiyonundan önce Varşova Konvansiyonuna Guatemala Protokolü ile eklenerek milletlerarası anlaşmalara girmiştir. Hükmün konulma amacı zarar görenleri korumak ve onları dava açmak için taşıyanın ikametgahına, işyerinin bulunduğu yere ya da varma yerine gitmekten kurtarmaktır¹³⁸. Bu kural, madde 33/(1)’deki dört mahkemeye ek beşinci bir yetki kuralı getirdiğinden “beşinci yetki kuralı” olarak anılmaktadır. Beşinci yetki kuralı, sadece yolcu taşıma sözleşmelerinden doğan davalara uygulanabilir.¹³⁹ Bu kural yolcunun gecikmesinden kaynaklanan sorumluluk için geçerli değildir; çünkü açık düzenlemeye göre yalnızca kaza sonucu yolcunun ölümü ya da bedensel zarar görmesi durumunda uygulanabilir¹⁴⁰. Ayrıca bu kuralın bagaj zararlarına uygulanmayacağını yalnızca yolcu taşınması bakımından geçerli olacağını da belirtmek gerekir.

Bu kurala göre yetkinin tesisi için şu şartların sağlanması gerekir: yolcunun ölümü ya da bedensel zarara uğramasından söz edilmelidir, yolcunun kaza anındaki kalıcı ve esas ikametgâhının bulunduğu ülkenin yetkisi dikkate alınmalıdır fakat bu ülke mahkemelerindeki yetkinin beşinci yetki olarak kabul edilebilmesi için taşıyanın, bu ikametgâh ülkesinden ya da bu ikametgâh ülkesine kendi hava aracıyla ya da ticari anlaşmaya dayanan yolcu taşıma faaliyeti halihazırda mevcut olmalıdır, söz konusu yetkinin kullanılacağı ülke Montreal Konvansiyonu’na taraf olmalıdır¹⁴¹. Bu kuralın uygulanabilmesi için davacının dava açtığı ikametgâhının bulunduğu âkit devlet ülkesinde davalı taşıyanın bir iş yerinin bulunması gerekmektedir¹⁴². Amerikan mahkeme kararlarında, beşinci yetki kuralına temel oluşturan “esas ve daimî ikametgâh” kavramının “kalıcı bir yerleşim yeri” ve “yolcunun kaza anındaki

¹³⁷ Gregory C. Walker, “Doing Business in Montreal: The Effects of the Addition of Fifth Forum Jurisdiction under the Montreal Convention” (2004) 23 [1] Penn State International Law Review 125,126.

¹³⁸ Şanlı (n 13) 25.

¹³⁹ Gölcüklü, Hava Hukuku (n 12) 306-307.

¹⁴⁰ Gölcüklü, Beşinci Yetki (n 69) 325.

¹⁴¹ Gölcüklü, Beşinci Yetki (n 69) 325.

¹⁴² Şanlı (n 14) 25.

yerleşim yeri” olarak anlaşılabileceği belirtilmektedir¹⁴³.

Madde 33/(2) ile hükmü getirilen açık hükümle yolcunun ikametgahı bağlama noktasının değişkenliği de dikkate alınmış ve yetkinin öngörülebilirlik kuralı ışığında olası değişikliklerden etkilenmemesi için yalnızca kaza anındaki ikametgâh ülkesinin yetkisi kabul edilmiştir¹⁴⁴. Bu sayede kaza anındaki daimî ikametgahın beşinci yetkiye esas alınmasıyla değişken ihtilafların da önüne geçilmiştir. Eğer kaza tarihinde yolcunun esas ve kalıcı ikametgahının olduğu ülkeden veya bu ülkeye taşıyanın hava yolu ile yolcu taşıma faaliyeti halihazırda mevcutsa, yolcunun bu ikametgâh ülkesi mahkemeleri de madde 33/(1)’deki dört mahkemeye ek, beşinci yetkili mahkeme olarak davayı görebilecektir¹⁴⁵.

Doktrinde beşinci yetki kuralının, özellikle ABD’nin talebi ile madde 33/(1)’deki dört mahkemeye ek “beşinci bir yetki kuralı” olarak Montreal Konvansiyonu’na dahil edildiği vurgulanmaktadır¹⁴⁶. Bu kuralın Amerikan mahkemelerinden gelebilecek muhtemel yüksek tazminat kararlarının gezgin Amerikan vatandaşlarını korumak üzere getirilmiş bir kural olduğu eleştirileri getirilmiştir¹⁴⁷. Kanaatimizce bu kural, vatandaşlık esasına değil ikametgâh esasına bağlandığından yalnızca Amerikan vatandaşlarına değil ayrıca Amerikan vatandaşı olmasa da Amerika Birleşik Devletleri’nde ikamet eden kişiler için de *forum shopping* imkânı getirmesi sebebiyle eleştirilebilir.

B. Mahkeme Kararlarında Konvansiyonun Yetki Kurallarının Uygulanması

Uygulamada ABD mahkemelerinin uçak kazalarında oldukça yüksek tazminat kararları verebildiği bilindiğinden, taşıyanın hava yolu ile taşıma sözleşmesinden kaynaklanan sorumluluğu çerçevesinde sıklıkla bu ülkede davalar açılmaktadır. Taşıma sözleşmesinde belirlenen rota ile ilgisi olmasa dahi özellikle beşinci yetki kuralının uygulanması için olayın mevcut koşulları zorlanarak, yüksek tazminat taleplerine olumlu cevap veren hukuk sistemlerinde dava açılmaya çalışıldığı bilinmektedir¹⁴⁸.

Beşinci yetkinin tesisi için taşıyanın yolcu taşıma hizmetlerinin yolcunun ikamet ettiği ülkede zaten mevcut olması şartı arandığı belirtilmişti. ABD Yüksek Mahkemesi’nin *Helicopteros*¹⁴⁹ davasında bu şartın sağlanıp sağlanmadığı tartışmasında belirttiği gibi dava sebebinin davalının *forum* devleti sınırlarındaki faaliyetlerinden kaynaklanmamasına rağmen taşıyanın o ülke içinde ve o ülkeden dışarıya uçuşlar

¹⁴³ Gölcüklü, Beşinci Yetki (n 69) 329.

¹⁴⁴ Gölcüklü, Beşinci Yetki (n 69) 325.

¹⁴⁵ Gölcüklü, Beşinci Yetki (n 69) 325.

¹⁴⁶ Gölcüklü, Beşinci Yetki (n 69) 326.

¹⁴⁷ Devendra Pradhan, “The Fifth Jurisdiction under the Montreal Liability Convention: Wandering American or Wandering Everybody” (2003) 68 [4] Journal of Air Law and Commerce 717,721; Walker (n 137) 141.

¹⁴⁸ Gölcüklü, Beşinci Yetki (n 69) 328.

¹⁴⁹ *Helicopteros Nacionales de Columbia, S.A. v. Hall*, 466 U.S. 408, 1984.



gerçekleştirmesi şartın sağlanması için yeterli kabul edilmektedir. Örneğin; New York'ta ikamet eden bir kişi, Birleşik Krallık'ta tatil yaparken British *Air Ways* ile Londra'dan Paris'e gidiş-dönüş bileti alırsa m. 33/2 uyarınca yolcu, British *Air Ways*'in New York'a ve New York'tan uluslararası uçuşlar gerçekleştirmesi nedeniyle New York'ta taşıyana karşı dava açabilir¹⁵⁰.

Davacılar için davayı yüksek tazminat kararları veren forumlarda açmak avantajlı görünse de mahkemelerin bu özellikli yetkiyi her zaman kabul etmedikleri ve yetki itirazlarını dikkatlice incelediklerini de belirtmek gerekir¹⁵¹. Daimî ikametgâh ve taşıma hizmeti verme şartlarının ABD açısından sağlandığı varsayılsa dahi, diğer koşulların, örneğin davalı hava yolu şirketinin bu ülkede faaliyet gösterdiğinin ayrıca kanıtlanması gerekmektedir. Örneğin, *Erwin-Simpson v. AirAsia* davasında¹⁵² ABD Temyiz Mahkemesi yetkisizlik kararı vermiştir. *Mary Erwin-Simpson* Mart 2016'da Malezya merkezli havayolu şirketi *AirAsia Berhad (AirAsia)* ile Malezya'dan Kamboçya'ya uçarken bir uçuş görevlisinin, üzerine kaynar su dökmesi sonucu yaralandığı iddiasıyla ABD'de dava açmıştır. Her ikisi de Washington D.C.'de ikamet eden eşler (Mary Erwin-Simpson ve Kevin Simpson) *AirAsia* ve onun bağlı kuruluşu *AirAsia X Berhad (AirAsia X)* aleyhine Amerika Birleşik Devletleri Columbia Bölgesi Bölge Mahkemesi'nde kişisel yaralanma ve konsorsiyum kaybı¹⁵³ nedeniyle tazminat talebiyle dava açmışlardır. ABD kurallarına göre ABD'de bir mahkemenin davayı görebilmesi için hem taraflar üzerinde hem de dava konusu üzerinde yargı yetkisine sahip olması gerekir. Bir ABD mahkemesinin, mahkemenin bulunduğu eyalette yaşayan gerçek kişiler veya bu eyalette kurulmuş olan tüzel kişi taraflar üzerinde çoğu zaman kişisel yargı yetkisine sahip olduğu kabul edilmektedir¹⁵⁴.

¹⁵⁰ Walker (n 137) 142.

¹⁵¹ Gölcüklü, Beşinci Yetki (n 69) 328.

¹⁵² *Erwin-Simpson v. AirAsia Berhad*, No. 19-7034 (D.C. Cir. 2021).

¹⁵³ Temel haksız fiil hukuku ilkelerine göre hukuka aykırı bir haksız fiil nedeniyle zarar gören kişi, acı ve ıstırap, ücret kaybı ve sağlık giderlerinin tazmini hakkına sahiptir. Bu çoğu modern hukuk sisteminin benimsediği bir kuraldır. *Common law* sistemine göre işleyen bazı hukuk düzenlerinde ise mağdurun evli olduğu durumlarda konsorsiyum kaybı denilen ek bir tazminat kategorisi tanınır. Konsorsiyum kaybının telafisi talebiyle açılan davada; zarar görmeyen eş, zarar gören eşin sevgisinden, arkadaşlığından ve yardımıyla mahrum kalmasından kaynaklanan manevi zararlarının giderilmesini ister. Bkz.: John M. Palmeri & Christopher P. Kenney, Consortium, 'Claims Involving Children: Should Colorado Continue an Archaic Concept or Confront a Faulty Cornerstone' (1992) 69 [3] *Denver University Law Review* 481.

¹⁵⁴ Birçok Amerikan şehirde hem eyalet hem de federal bir mahkeme bulmak mümkündür. Bu mahkemeler farklı türde davalara bakar ve farklı yargı yetkileri taşırlar. Bir davanın hangi mahkemenin yargı yetkisinde olduğunu belirlemek için davanın ne hakkında olduğuna bakılır. Davanın federal mi yoksa eyalet mahkemesinde mi görüleceği sorusunun yanıtını konu yargı yetkisi kuralları belirler. Federal mahkemenin konu yargı yetkisi federal Anayasa veya federal bir yasaya ilişkin soru içeren davalarla sınırlıdır. Amerika Birleşik Devletleri'nin taraf olduğu anlaşmaların yorumlanmasına ilişkin davalarda federal mahkeme yargı yetkisine sahiptir. Eyalet yasalarını içeren davalar kural olarak eyalet mahkemelerinde görülür. Birçok eyalette, eyalet mahkemelerinin, orada ikamet etmeyen kişinin eyalette en azından "asgari irtibata" (*minimum contact*) sahip olması durumunda,

Davacılar *AirAsia*'nın şirketin web sitesi aracılığıyla sürekli ve sistematik olarak *Washington D.C.*'de hizmet sunduğunu böylece m.33/(2) hükmü anlamında taşıma hizmeti vermeye ilişkin yetki şartlarının oluştuğunu iddia etmişlerdir. Mahkeme, havayolu şirketinin forum ülkesi olan ABD'de hizmet yürüttüğünün kabulü için bu hizmetin bu ülkede fiziksel bir mevcudiyet yoluyla yürütülmesi gerektiği sonucuna varmıştır. *AirAsia*'nın ABD'de sürekli ve kayıtlı fiziksel bir varlığı bulunmadığından bu davalı aleyhine yöneltilen tazminat talebi üzerinde de kişisel yargı yetkisi tesis edilememiştir. Karar temyiz edilmiş, temyiz mercii davayı ABD ulusal hukukunun yetkiye ilişkin kuralları çerçevesinde incelemiştir. Önceki içtihatlarına¹⁵⁵ göre; üzerinde yetki kurulması söz konusu olan tüzel kişinin forumla irtibatı kişiyi o devlette evindeymiş gibi hissettirecek nitelikte ve önemde ise yetkinin kabul edilebildiğini belirtmiştir. Temyiz Mahkemesi yetkinin kurulması için cevaplanması gereken asıl sorunun, daha sonraki içtihatlarında¹⁵⁶ da belirtildiği gibi irtibatın sürekli ve sistematik olup olmaması değil; irtibatın “şirketi evinde kılacak denli” sürekli ve sistematik olup olmaması olduğunu belirtmiş ve bu bakımdan yeni içtihatlarla çelişen eski kararları bu tartışma bakımından iptal etmiştir. Temyiz Mahkemesinin değerlendirmesine göre, *AirAsia* 'nın bölge ile irtibatının “esasen kendi evinde olmasını sağlayacak kadar sürekli ve sistematik” olduğu sonucuna varmak için hiçbir temel bulunmamakta, şirketin bölgeye uçuşları bulunmamaktadır. Tüzel kişi tarafın forum devletinde fiziksel bir varlığı olmaksızın yalnızca şirketi “yerli bir işletmeyle karşılaştırılabilir” kılmak hususunda tek başına yetersiz kalan bir web sitesi bulunmaktadır. Açıklanan nedenlerden dolayı bölge mahkemesinin yetkisizliği ilişkin kararı onanmıştır.

ikamet etmeyen kişiler üzerinde kişisel yargı yetkisi kazanmasına izin veren bir “uzun kol” (*long-arm*) yasası bulunmaktadır. ABD Yüksek Mahkemesi geleneksel olarak, davanın temelini oluşturan faaliyetin mahkemenin bulunduğu eyalette gerçekleşmesi halinde “asgari irtibat” şartının yerine getirilmiş olacağına karar vermiştir. Mukim olmayan kişinin bir eyalette asgari irtibatı, kişinin o eyalette mülk sahibi olması veya kişinin eyaleti ziyaret etmesi ve o eyalette bulunduğu sırada dava hakkında bilgilendirilmesi durumunda da söz konusu olabilir. Yerleşik olmayan kişi kişisel yargı yetkisine itiraz etmek isterse, bunu derhal yapmalıdır; kişisel yargı yetkisine itiraz etmeden mahkeme önüne çıkılması daha sonra itiraz etme hakkından feragat olarak yorumlanabilir. Eyalet mahkemelerinin çoğu genel yetkili mahkemelerdir ve her konudaki davalara bakma yetkisine sahiptirler. Bununla birlikte, federal mahkemeler sınırlı yetkili mahkemeler olarak kabul edilir; Kongre federal mahkemelerin bakabileceği davaların konusunu sınırlar. Federal mahkemeler yalnızca tarafların farklı vatandaşlıklara sahip olması veya konunun federal yasalar kapsamında ortaya çıkması halinde yargılama yetkisine sahiptir. Bkz.: John Maggio, Long Arm, Longer Reach: How U.S. Courts Obtain Personal Jurisdiction over Foreign Entities, Aviation Insurance Symposium, 14 October 2022 / Mumbai, India <https://bfsi.economicstimes.indiatimes.com/files/cp/1375/cdoc-1666249015-Long%20Arm,%20Longer%20Reach%20Condon%20&%20Forsyth%20LLP%20John%20Maggio.pdf>, (Erişim Tarihi: 27.08.2024).

¹⁵⁵ *Gorman, FC Investment Group v. Ameritrade Holding Corp.*, 293 F.3d 506, 511-12, D.C. Cir. 2002. <https://casetext.com/case/gorman-v-ameritrade-holding-corp>, (Erişim Tarihi: 27.08.2024).

¹⁵⁶ *Daimler AG v. Bauman*, 571 U.S. 117, 139 (2014), <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/571/117/> (Erişim Tarihi: 27.10.2023).; *Goodyear Dunlop Tires Operations, S.A. v. Brown*, 564 U.S. 915, 919, 2011. <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/564/915/>, (Erişim Tarihi: 27.08.2024).



Columbia Bölge Mahkemesi, yetki tesis edilebilmesi için yalnızca Konvansiyonun m.33/2 hükmüne göre inceleme yapmış ve davalı şirketin ABD ile yalnızca web sitesi ile kurduğu irtibatı yeterli görmemiştir. Temyiz talebi üzerine uyuşmazlığı değerlendiren Temyiz Mahkemesi ise ABD'nin düzenlemelerine göre yetkiyi tesis etmeye çalışmış ve yeterli irtibata sahip olunmadığı için davanın reddini onamıştır. Eyalet mahkemesi olarak Columbia Bölge Mahkemesinin yetkisinin münhasıran Montreal Konvansiyonundaki yetki hükümlerine göre mi, Temyiz Mahkemesinin değerlendirmesindeki gibi ABD hukukuna göre mi yoksa her iki hükümler birlikte ele alınarak mı tespit edileceği de cevaplanması gereken bir sorudur.

Konvansiyonun yetki hükümlerinin yalnızca ulusal düzeyde kaldığı kabul edilirse yine Konvansiyona göre hukuku uygulanacak devletin yetki kurallarına göre yetkili birim belirlenecektir. Bu bakımdan Temyiz Mahkemesinin kararının değerlendirilmesinde Konvansiyondaki yetki hükümlerinin yorumu önem arz etmektedir. Doktrinde, konuya ilişkin Varşova Konvansiyonu dönemi içtihatları incelendiğinde Kıta Avrupası sistemi içerisinde Fransız mahkemesi kararlarına¹⁵⁷ göre Konvansiyonun yetkiyi düzenleyen kurallarının mahalli düzeyde mahkemeye yapılan sıkı sıkıya bağlı bir atıf şeklinde yorumlandığı; *common law* sistemine dâhil İngiliz ve Amerikan mahkemelerinde verilen kararlarda¹⁵⁸ ise daha çok Konvansiyonun yetki hükümlerinin ulusal düzeyde yorumlandığı ifade edilmiştir¹⁵⁹. Konvansiyon hükümlerinin yetkiyi yalnızca ulusal düzeyde belirlediği kabul edilirse yüksek mahkemenin kararında hukuka aykırılık bulunmayacaktır. Aksi yönde yorum kabul edilirse yüksek mahkemenin kararına katılmak mümkün olmayacaktır.

Konvansiyonun davaların görüleceği yerlere ilişkin düzenlemelerinde yer bakımından yetkinin mi kastedildiği yoksa davanın hangi taraf devletin ülkesinde görülmesi gerektiğine mi işaret edildiği hususu tartışmalıdır. Bu hususta farklı yönde kararlar mevcuttur. *Berner v. United Airlines Inc.*¹⁶⁰, davasında mahkemenin âkit devlete bağlı olması yeterli gelmemiş, ülke sınırları içerisinde belirli bir şehrin veya eyaletin mahkemesinin tespiti gerektiği kararı verilmiştir¹⁶¹. *Smith v. Canadian Pacific Airways*¹⁶² davasında ise Konvansiyondaki “yer” deyimini ile şehir, bölge, eyalet kastedilmeyip bir taraf devletin ülkesinin kastedildiği kabul edilmiştir¹⁶³.

¹⁵⁷ *Liberator c. Cie Air France* (1974) 28 R.F.D.A. 287 (C.A. Paris, Dec. 8, 1973). Bkz.: Sinem Kaya, *Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Halinde Taşıyıcının Sorumluluğu* (Platon Hukuk 2021) 174.

¹⁵⁸ *Smith v. Canadian Pac. Airways, Ltd.*, 452 F.2d 798 (2d Cir. 1971).Bkz.: Kaya (n 157) 174

¹⁵⁹ Kaya (n 157) 174.

¹⁶⁰ *Berner v. United Airlines*, 2 Misc.2d 260; 149 N.Y.S.2d 335 (Sup. Ct. 1956); 3 App. Div. 2d 9, 157 N.Y.S.2d 884, 1956.

¹⁶¹ Gümüşlü Tunçağıl, *Taşıyıcının Sorumluluğu* (n 2) 77.

¹⁶² *Smith v. Canadian Pacific Airways Ltd.*, 452 F.2d 798. U.S. Court of Appeals, 2d Cir., Dec. 6, 1971.

¹⁶³ Gümüşlü Tunçağıl, *Taşıyıcının Sorumluluğu* (n 2) 77.

Doktrinde de bu hususta fikir birliğine varılamamıştır. Bir görüş, Konvansiyon ile sözleşen devlete ait mahkemenin yetkisinin tespitinin yeterli olduğunu, bu devlette hangi görevli mahkemeye başvurulacağının ise o devletin iç hukukuna göre belirleneceğini savunmaktadır¹⁶⁴. Diğer bir görüş ise Konvansiyonda yer alan yetki kurallarının hem uluslararası hem de yer itibarıyla yetki kuralı niteliğinde olduğu; davanın hem âkit devletlerden hangisinde görüleceği hem de bu ülkelerdeki mahkemelerden hangisinin yer itibarıyla yetkili olacağını tayin edildiği yönündedir. Türk hukuk doktrininde konuyu inceleyen Şanlı, Konvansiyonun uygulama alanına giren ihtilaflar bakımından milli mahkemelerin hem uluslararası hem de yer itibarıyla yetkisini düzenlediğini ifade etmiştir¹⁶⁵.

Konvansiyonun yetkili kıldığı mahkemelerin yetkisinin kapsamının ulusal ya da yerel mahkeme olup olmadığı meselesi Yargıtay kararlarına da yansımıştır. Türk hukuku uygulamasında Yargıtay “...*Montreal Protokolünün 33. maddesindeki yetki düzenlemesinin ülke bakımından yetkiyi belirlediği tarafların yetkili ülkeler dışında yetkili mahkeme belirlemesinin geçerli olmayacağı ancak tarafların yetkili olan ülke içerisinde geçerli olmak üzere yetki sözleşmesi yapmalarına engel bir durum bulunmadığı...*”¹⁶⁶ belirtilmiştir.

Avrupa Birliği Adalet Divanı (ABAD) tarafından görülen yakın tarihli bir davada¹⁶⁷ da Konvansiyonun 33. maddesinin nasıl yorumlanacağına ilişkin ABAD hukuk sözcüsü (*advocate general*) Henrik Saugmandsgaard Øe’nin görüşü istenmiştir. Roma Bölge Mahkemesi tarafından sunulan ön karar talebi, Montreal Konvansiyonunun yetkiye ilişkin 33. maddesi ile yine aynı hususa ilişkin yargı yetkisini düzenleyen 1215/2012 Sayılı AB Tüzüğü arasındaki etkileşime ilişkindir. Mahkeme, Montreal Konvansiyonu’nun 33. maddesinin bu tür bir durumda uygulanabilir olduğuna karar verilirse, bu hükmün yalnızca uluslararası düzeyde, yani ilgili devletler arasında yetki dağılımını mı yoksa aynı zamanda iç düzeyde, yani belirli bir devletin mahkemeleri arasında yetki dağılımını mı düzenlediği konusunda görüş talep etmiştir. Saugmandsgaard Øe görüş yazısında¹⁶⁸; Konvansiyonunun 33. maddesinin uygulanabilir olduğu kabul edilirse bu hükmün yargı yetkisinin sadece uluslararası

¹⁶⁴ Gümüşlü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğu (n 2) 78.

¹⁶⁵ Şanlı (n 13) 17.

¹⁶⁶ Karar metni için bkz.: Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, E. 2018/1259, K. 2019/542, T: 21.01.2019.

¹⁶⁷ Karar metni için bkz.: Adriano Guaitoli, Concepción Casan Rodriguez, Alessandro Celano Tomassoni, Antonia Cirilli, Lucia Cortini, Mario Giuli, Patrizia Padroni v. easyJet Airline Co. Ltd., 2019, C213/18, [https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?dir=&docid=220359&doclang=EN&mode=lst&occ=first&pageIndex=0&part=1&text=](https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?dir=&docid=220359&doclang=EN&mode=lst&occ=first&pageIndex=0&part=1&text=;). (Erişim Tarihi:01.03.2025).

¹⁶⁸ Görüş metni için bkz.: Opinion Of Advocate General Saugmandsgaard Øe delivered on 20 June 20191 Case C-213/18Adriano Guaitoli, Concepción Casan Rodriguez, Alessandro Celano Tomassoni, Antonia Cirilli, Lucia Cortini, Mario Giuli, Patrizia Padroni v. easyJet Airline Co. Ltd., 2019, C213/18, <https://polit-x.de/en/documents/4307332/europa/english/court-of-justice-of-the-european-union/cjeu/opinion-2019-06-20-adriano-guaitoli-and-others-v-easy-jet-airline-co-ltd>(Erişim Tarihi:01.03.2025).



düzeyde ilgili devletler arasındaki yetkiyi belirleyecek şekilde değil aynı zamanda iç düzeyde de ilgili devletin mahkemelerinin yetkisini belirleyecek şekilde yorumlanması gerektiğini belirtmiştir. Hukuk sözcüsü, Montreal Sözleşmesi'nin 33. maddesini lafzi bir yaklaşımla ele alarak, metnin kapsamını belirlemek için altı orijinal dilindeki ifadelerine bakmıştır. Fransızca versiyonunun “*jurisdiction compétente*” başlığı taşıdığını belirtmiştir. Fransızca'da bunun, sadece ilgili sözleşmeye taraf devletin yargı yetkisini değil, her türlü yargı gücüne sahip bir organı ifade ettiğini belirtmiştir. Bu tanımlama, davacıların Konvansiyonda doğrudan belirlenen mahkemelerden birine başvurabilmesini sağlar ve iç yetki kurallarını aşar. Hukuk sözcüsüne göre 33. madde yalnızca uluslararası yargı yetkisini belirlemek isteseydi, metin farklı şekilde kaleme alınırdı. Hukuk sözcüsü, Montreal Sözleşmesi'nin amaçlarının da bu argümanı desteklediğini savunmuştur. Konvansiyon, uluslararası hava taşımacılığında tüketicilerin çıkarlarını korumayı ve ilgili kuralları uyumlaştırarak çıkarlar arasında adil bir denge sağlamayı amaçlamaktadır. Eğer 33. madde yalnızca uluslararası düzeyde uygulanıyorsa, bunun uyumlaştırma amacına aykırı olacağını savunmuştur. Hukuk sözcüsüne göre, 33. madde bir üye devletin içinde yargı yetkisini belirlerse, hukuki belirsizlik azalır. Davacılar, her bir devletin iç hukuk kurallarını incelemek zorunda kalmazlar, hangi mahkemede yargı yetkisi olduğunu kolayca belirleyebilirler. ABAD hukuk sözcüsü bu yorumun Montreal Sözleşmesi'nin amaçlarıyla uyumlu olduğunu düşünmektedir¹⁶⁹.

Kanaatimizce, Konvansiyonun kendi uygulama alanına giren bir uyuşmazlıkta taraf devletlerde öncelikle ve yeknesak bir şekilde uygulanma amacı dikkate alındığında Konvansiyonun yetki hükümlerin yer itibarıyla yetkiyi belirleyen kurallar olarak anlaşılması gerekir. Montreal Konvansiyonu'nun amacı uygulanacak hukuk ve milletlerarası yetki konularında standart hükümlerin kabulünü sağlamaktır. Konvansiyon hükümlerinden, kendi uygulama alanına giren bir uyuşmazlıkta, taraf devletlerde öncelikle ve yeknesak bir şekilde uygulanacağı anlaşılmaktadır. Montreal Konvansiyonu, yeknesaklık ve öngörülebilirlik amaçları doğrultusunda taşıyana karşı açılacak davaların tabi olduğu tüm rejimi *numerus clausus* yöntemiyle açıkça belirlemiştir¹⁷⁰. Montreal Konvansiyonu'nun emredici karakteri¹⁷¹, yukarıda sayılan mahkemelerin yetkisini bertaraf etmeyi imkânsız kıldığı gibi başka bir mahkemeyi yetkili hale getirmeyi de engeller¹⁷². Konvansiyonun 33. maddesinde sayılan mahkemeler münhasıran yetkilidir¹⁷³.

¹⁶⁹ Opinion Of Advocate General Saugmandsgaard Øe delivered on 20 June 2019 Case C-213/18 Adriano Guaitoli, Concepción Casan Rodríguez, Alessandro Celano Tomassoni, Antonia Cirilli, Lucia Cortini, Mario Giuli, Patrizia Padroni v. easyJet Airline Co. Ltd., 2019, C213/18, 12-16. <https://polit-x.de/en/documents/4307332/europa/english/court-of-justice-of-the-european-union/cjeu/opinion-2019-06-20-adriano-guaitoli-and-others-v-easy-jet-airline-co-ltd> (Erişim Tarihi: 01.03.2025).

¹⁷⁰ Gölcüklü, Beşinci Yetki (n 69) 335.

¹⁷¹ Şanlı (n 13) 55.

¹⁷² Gölcüklü, Hava Hukuku (n 12) 305 ; Gölcüklü, Beşinci Yetki (n 69) 323.

¹⁷³ Gümürlü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğu (n 2) 78.

Konvansiyon, 29. maddesinde “*Bu Sözleşme kapsamında ya da sözleşme ile ya da haksız fiil davası olarak ya da başka türlü olsun yolcu, bagaj ya da kargo taşınması ile ilgili olarak bir şekilde meydana gelmiş hasarlara karşı açılmış bir dava; böyle bir davayı açma hakkına sahip olan kişilerin kim oldukları ve kendi haklarının neler oldukları hususuna zarar getirmeksizin, sadece bu Sözleşmede tayin edilen koşullara ve sorumluluk sınırlarına tabi olacak biçimde açılabilir. Bu tür herhangi bir davada cezayı gerektirici, örnek teşkil eden ya da tazminat hükmünde olmayan hasarlar telafi edilir olmayacaktır.*”¹⁷⁴ hükmünü getirmiştir. Konvansiyon bu hüküm ile münhasır uygulanma ilkesi getirmektedir. Söz konusu hüküm ile getirilen münhasır uygulanma ilkesi, Konvansiyon tarafından gerçekleştirilen hukuk birliğini güvence altına alır. Amaç, hukukun birleştirilmesini sağlamak ve Konvansiyonun öngördüğü tekdüze sorumluluk rejimini korumaktır. İlkenin esas işlevi Konvansiyonun kapsamına giren zararlar için ulusal hukuktaki sorumluluk esaslarına başvurulmasını yasaklamaktır. Bu hükümde Konvansiyonun yeknesak ve ulusal hukuku dışlayıcı uygulama amacı açıkça görülmektedir¹⁷⁵. Madde 29 Konvansiyonun diğer hükümleriyle de bağlantılıdır ve hukukun birleştirilmesinin etkinliğini garanti altına almaya yönelik bir sistemin parçasıdır. Bu sebeple yetkiye ilişkin hükümlerin değerlendirilmesinde fikir ayrılığına düşülen hallerde yorum yapılırken bu ilke de göz önüne alınmalıdır.

Ayrıca 29. madde, 17. ve 18. maddeler kapsamında açılacak tazminat davalarını doğrudan Konvansiyon hükümlerine tabi tutmaktadır¹⁷⁶. Konvansiyonun emredici karakteri ve yeknesak uygulama amacını gerçekleştirmek için özel olarak düzenlenen taleplerin dayanaklarına ilişkin 29. maddede yer alan Konvansiyon kapsamına giren bir davanın yalnızca Konvansiyonda belirtilen koşullara göre açılabileceği hükmü de göz önüne alındığında yetki hükümlerinin münhasıran uygulanması ve bunların yer itibariyle yetki olarak anlaşılması gerekmektedir.

¹⁷⁴ Doktrinde maddeye ilişkin alternatif bir çeviri daha bulunmaktadır.

“*Madde 29 - Taleplerin hukuki temeli*”

“*Yolcu, bagaj ve yük taşınmasında tazminat talepleri, her ne şekilde olursa olsun, ister bu Konvansiyon hükümlerinden, ister sözleşmeden isterse de haksız fiilden kaynaklansın, dava açma hakkına kimlerin sahip olduğu ve haklarının neler olduğu hususundan bağımsız olarak, sadece bu Konvansiyon’da düzenlenen hükümlere ve sorumluluk sınırlarına tabi olarak ileri sürülebilir. Bu tür davalarda, cezalandırma (yaptırım) amacı güden, örnek niteliğinde veya zararın telafisini amaçlamayan türden diğer tazminatlar tahsil edilemez.*” bkz.: Selim Çiğer, ‘Uluslararası Hava Yolu Taşımaya İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Antlaşma (Montreal Konvansiyonu) – Resmi Çeviri Üzerine Düşünceler ve Alternatif Bir Çeviri’ (2020) 69 [2] Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 369, 388. Ayrıca, Resmi Gazetede yayınlanan çeviri için bkz.: <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2010/10/20101001-1-1.pdf>, (Erişim Tarihi: 01.03.2025). Metnin orijinal hali için bkz.: <https://www.icao.int/Meetings/AirCargoDevelopmentForum-Togo/Documents/9740.pdf> (Erişim Tarihi: 01.03.2025).

¹⁷⁵ Gölcüklü, Hava Hukuku (n 12) 219.

¹⁷⁶ Gümüşlü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğu (n 2) 74.



III. KONVANSİYON KAPSAMINA GİRMİYEN HUSUSLARDA TÜRK MAHKEMELERİNİN MİLLETLERARASI YETKİSİ

A. Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun Kapsamında Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmeleri Bakımından Milletlerarası Yetki

1. Genel Olarak

Milletlerarası anlaşmaların kapsamına girmeyen uluslararası hava taşımalarından doğan davalar ile milletlerarası anlaşmalarda açıkça kapsam dışında bırakılan hususların tabi olacağı hukuk, MÖHUK hükümleri çerçevesinde tespit edilecektir¹⁷⁷.

Montreal Konvansiyonu 29. maddesinde; yolcu, bagaj ve eşya taşımacılığından kaynaklanan zararlardan dolayı taşıyana karşı sorumluluk davası açma hakkına kimlerin sahip olduğu hususunu açıkça kapsam dışında bırakmıştır. Hava araçlarının karada bulunan üçüncü kişilere verdiği ve haksız fiil niteliğindeki zararlara ilişkin davalar ile ücretsiz taşımalardan doğan zararlara ilişkin davalar da Konvansiyonun kapsamı dışında kalmaktadır¹⁷⁸. Bu hususlar bakımından doğrudan Konvansiyonun 33. maddesine dayanmak mümkün değildir. Dolayısıyla bu hususlara benzer şekilde Konvansiyonların uygulama alanına girmeyen hususlarda milletlerarası yetki, MÖHUK hükümleri çerçevesinde tespit edilecektir.

MÖHUK'un 40. ila 46. maddeleri, Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisini düzenlemektedir. 40. madde genel yetki kuralı, 41. ila 46. maddeler ise özel yetki kuralları ihtiva etmektedir. Hava yolu ile uluslararası yük ve yolcu taşıma faaliyetine ilişkin özel yetki kuralları bulunmamaktadır. Özel yetki kurallarının kapsamına girmeyen hususlar genel yetki kuralına göre çözümlenecektir. Genel kural olan MÖHUK m. 40'ta Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisinin iç hukukun yer itibarıyla yetki kurallarına göre belirleneceği hüküm altına alınmıştır¹⁷⁹.

2. MÖHUK m. 45'e Göre Milletlerarası Yetkinin Belirlenmesi

Konvansiyon kapsamına girmeyen yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından tüketici sözleşmelerine ilişkin hükümler de gündeme gelebilmektedir. Günümüzde yolcu taşıma sözleşmeleri genellikle çevrimiçi araçlarla mesafeli sözleşme¹⁸⁰ biçiminde kurulmaktadır. Sözleşmenin taraflarından birinin tüketici olması halinde MÖHUK'un "*Tüketici Sözleşmesine İlişkin Davalar*" başlığını taşıyan 45. maddesi gündeme gelecektir. Bu madde taraflardan birinin tüketici olduğu uyuşmazlıklarda Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisinin tesisine ilişkin tüketiciyi koruma

¹⁷⁷ Gümüşlü Tunçağıl, Taşıyıcının Sorumluluğu (n 2) 207.

¹⁷⁸ Şanlı (n 13) 45.

¹⁷⁹ Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisinin iç hukukun yer itibarıyla yetki kurallarına göre belirlenmesi konusunda ayrıntılı açıklama için bkz.:III. Bölüm/ B Başlığı.

¹⁸⁰ Mesafeli sözleşme, Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'da (TKHK), satıcı veya sağlayıcı ile tüketicinin karşı karşıya gelmeksizin mal veya hizmetlerin uzaktan pazarlanmasına yönelik olarak oluşturulmuş, bir sistem aracılığıyla uzaktan iletişim araçları kullanılarak kurulan sözleşmeler olarak tanımlanmaktadır. Bkz.: TKHK m.48.

amacı taşıyan özel nitelikte bir yetki kuralıdır¹⁸¹. Kuralın birinci fıkrasında tüketicinin açacağı davalarda yetki düzenlenmiştir. Buna göre, tüketicinin dava açtığı hallerde yetki onun tercihinin bırakılmış ve tüketicinin yerleşim yerinde, mutad meskeninde ya da sözleşmenin diğer tarafının işyeri, yerleşim yeri veya mutad meskeninin bulunduğu yer Türk mahkemelerinin yetkili olduğu belirtilmiştir. İkinci fıkrada, tüketiciye karşı açılacak davalarda mahkemelerin milletlerarası yetkisi düzenlenmiştir. Bu halde yalnızca tüketicinin mutad meskeni olan mahkeme yetkili kılınmıştır.

MÖHUK m. 45 uygulama alanını belirtirken yine aynı kanunun “Tüketici Sözleşmeleri” başlıklı 26. maddesine atıfta bulunmaktadır. Buna göre madde 45’in uygulama alanı bulabilmesi için uyumsuzluğun MÖHUK’un 26. maddesinde tanımlanan bir tüketici sözleşmesinden kaynaklanması gerekir. MÖHUK m. 26’ya göre; tüketici sözleşmeleri, meslekî veya ticarî olmayan amaçla mal veya hizmet ya da kredi sağlanmasına yönelik yapılan sözleşmelerdir. MÖHUK 26/(1) hükmünde tüketici sözleşmeleri hakkında genel bir tanıma yer verilerek bu sözleşmelerde tarafların tüketicinin mutad meskeni hukukunun emredici hükümleri uyarınca sahip olacağı asgari koruma saklı kalmak kaydıyla hukuk seçimi yapabilecekleri düzenlenmiştir. Hükümden, milletlerarası özel hukukun tüketici menfaatinin korunmasının amaçlandığı ve kanun koyucunun bu amacı gerçekleştirmeye en uygun hukukun tüketicinin mutad meskeni hukuku olduğunu kabul ettiği anlaşılmaktadır. İkinci fıkrada ise hukuk seçimi yapılmayan hallerde tüketicinin mutad meskeni hukukunun uygulanacağı belirtilmiştir. Ancak tüketicinin mutad meskeni hukukunun uygulanabilmesi için ilk fıkrada tüketici sözleşmeleri hakkında yapılan genel tanıma ek bazı özel şartlar getirilmiş, ikinci fıkranın uygulama alanı oldukça daraltılmıştır. MÖHUK m. 26/(2) kapsamına girmeyen tüketici sözleşmeleri hakkında MÖHUK m. 24’te yer alan genel kural uygulanacaktır. Böylece MÖHUK m. 26/(1) ile MÖHUK m. 26/(2) arasında uygulama alanı bakımından önemli bir fark oluşmaktadır. MÖHUK m.45 ile yapılan atıftan, MÖHUK m. 26/(1)’in mi yoksa MÖHUK m. 26/(2)’nin mi anlaşılması gerektiği hususunda tereddütler yaşanmaktadır.

Tüketici sözleşmelerinin esasına uygulanacak hukuku düzenleyen MÖHUK m. 26/(1)’de tüketici sözleşmeleri tanımlanmaktadır. Bir sözleşmenin tüketici sözleşmesi olup olmadığının vasıflandırılması *lex fori*’ye göre yapılacaktır¹⁸². Türk hukuku bakımından sözleşmenin tüketici sözleşmesi olup olmadığının tespitinde asıl husus sözleşme taraflarının, o sözleşmeyi yapmak ile amaçladıkları gayenin ne olduğudur. Dolayısıyla sözleşmenin konusu veya kurulma şartları sözleşmenin tüketici sözleşmesi olarak nitelendirilmesinde önem taşımayacaktır¹⁸³. Ancak 26/(2)’de yer verilen ek şartlardan dolayı esasa uygulanacak hukuk bakımından milletlerarası özel hukukun

¹⁸¹ Çelikel, Erdem n (52) 580.

¹⁸² Zeynep Derya Tarman, “Milletlerarası Özel Hukukta Tüketicinin Korunması” (2019) 39 [1] Public and Private International Law Bulletin 325, 330; Nomer (n 52) 100; Çelikel, Erdem n (52) 79-80.

¹⁸³ Gülüm Bayraktaroğlu Özçelik “Yabancı Unsurlu Tüketici Sözleşmelerinden Doğan Uyumsuzluklarda Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisinin Tayini”(2014) 63 [4] Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 833, 848.



tüketiciyi koruma amacının sadece belirli tipteki tüketici sözleşmelerini kapsadığı anlaşılmaktadır¹⁸⁴. Ayrıca MÖHUK m. 26/(4) hükmünde; “*Bu madde paket turlar hariç, taşıma sözleşmeleri ve tüketiciye hizmetin onun mutad meskeninin bulunduğu ülkeden başka bir ülkede sağlanması zorunlu olan sözleşmelere uygulanmaz.*” denilmiştir. Buna göre paket turlar hariç taşıma sözleşmeleri, tüketici sözleşmelerinin esasına uygulanacak hukuka ilişkin bu kuralın kapsamına girmemektedir. Milletlerarası usûl hukuku bakımından ise tüketici sözleşmeleri hakkında getirilen özel nitelikli kuralların uygulama alanının, belirli tipteki tüketici sözleşmeleriyle sınırlandırılıp sınırlandırılmadığı tartışmalıdır. Doktrinde, MÖHUK m. 26’nın uygulama alanının belirlenmesinde yabancı unsurlu tüketici sözleşmeleri için yapılan ayırımın milletlerarası yetkinin tespiti için de geçerli olması için bir sebep bulunmadığı¹⁸⁵, MÖHUK m. 45’te yapılan atfın 26. maddenin 1. fıkrasında bulunan genel tanım gereğince “*meslekî veya ticarî olmayan amaçla mal veya hizmet ya da kredi sağlanmasına yönelik tüketici sözleşmeleri*” bakımından uygulanacağı¹⁸⁶ yönünde görüşler bulunmaktadır. Güngör’e göre, MÖHUK m. 45’in lafzi yorumu yalnızca MÖHUK m. 26’nın ilk fıkrasındaki tanımı işaret etse de; milletlerarası özel hukuk, yalnızca belirli tipteki sözleşmeler bakımından tüketiciyi koruma amacı taşıdığından yetki hükmünün de yalnızca MÖHUK m. 26/(2)’de belirtilen şartları taşıyan tüketici sözleşmeleri bakımından uygulanacağını kabulü gerekir¹⁸⁷. Doktrinde Özel, Erkan, Pürselim, Karaca MÖHUK m.45’in uygulama kapsamının belirlenmesinde olan hukuk açısından MÖHUK m.26/1 ve m.26/4’ün birlikte ele alınması gerektiğini ifade etmiştir¹⁸⁸. Olması gereken hukuk açısından ise MÖHUK m. 45’in kapsamının lex fori’ye göre tüketici hukukunda tüketici sözleşmeleri nasıl tanımlanıyorsa bu kapsamdaki tüm tüketici sözleşmelerine uygulanması gerektiğini belirtmiştir¹⁸⁹. Tarman ise MÖHUK m.45’te yapılan atfın, tüketici sözleşmelerinin yalnızca tanımına ilişkin olmadığını, maddenin kapsamına ilişkin olduğunu değerlendirerek atfın m.26’nın tamamına yapıldığını savunmaktadır¹⁹⁰. Bu görüşe göre MÖHUK m.

¹⁸⁴ Uygulanacak maddi hukuk bakımından tüketicinin korunmasının amaçlandığı sözleşmeler; tüketicinin kendi yaşadığı sosyal ve hukukî çevre içinde satıcının tüketiciye yöneldiği “home deal” tüketici sözleşmeleri ile tüketicinin satıcının düzenlediği bir geziyle ve sözleşme yapmak amacıyla başka bir devletin ülkesine götürüldüğü “traveler’s deal” tüketici sözleşmeleridir. Bkz.: Gülin Güngör, “Tüketicinin Mutad Meskeni Hukuku Düşünsel Temeller” (Düşünsel Temeller), (2008) 57 [2] Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 115, 119; Bayraktaroğlu Özçelik n (183) 849; Şanlı, Esen, Ataman-Fıganmeşe n (1) 362.

¹⁸⁵ Şanlı, Esen, Ataman-Fıganmeşe n (1) 523, dn. 198.

¹⁸⁶ Bayraktaroğlu Özçelik n (183) 855.

¹⁸⁷ Gülin Güngör ‘The New Turkish Act on Private International Law and International Civil Procedure’ in Dan Andrei Popescu (ed), Specificitate și complementaritate în dreptul privat european, Conflictele de legi și de jurisdicții și integrarea juridică europeană (Hamangiu 2012) 528, 551; Güngör (n 52) 263.

¹⁸⁸ Yazar, Özel ve Pürselim’in MÖHUK m. 45’in kapsamının belirlenmesinde MÖHUK m.26/2’nin esas alınması gerektiği görüşünde olduğunu da belirtmektedir. Bkz.: Özel, Erkan, Pürselim, Karaca (n 52) 622.

¹⁸⁹ Özel, Erkan, Pürselim, Karaca (n 52) 623.

¹⁹⁰ Doktrinde MÖHUK’ta zayıf tarafı koruyan özel yetki kurallarının hiçbirinde (m.44, 45 veya 46) bu

26/(4), paket turlar hariç, taşıma sözleşmeleri ve tüketiciye hizmetin onun mutad meskeninin bulunduğu ülkeden başka bir ülkede sağlanmasının zorunlu olduğu sözleşmeleri kapsam dışı bıraktığı için taşıma sözleşmelerinden doğan davalarda tüketici sözleşmelerine ilişkin yetki kuralları uygulanmayacaktır¹⁹¹.

MÖHUK m. 45 atfını 26. maddenin tamamına ya da ikinci fıkrasına işaret eder biçimde yorumlamanın sonucu 26. maddedeki özel şartları taşımayan tüketici sözleşmeleri ile paket turlar hariç taşıma sözleşmelerinin genel yetki kuralına tabi olmasıdır. Bu durumda tüketici niteliğindeki taşıma sözleşmelerinden doğan davalar; HMK'nın 6. maddesinde yer alan genel yetki kuralına göre davalının yerleşim yeri, 10. maddesinde yer alan sözleşmeden doğan davalarda yetki kuralına göre sözleşmenin ifa edileceği yer mahkemesinde ve son olarak Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'un¹⁹² m.73/5 hükmünde yer alan yetki kuralı gereğince tüketicinin yerleşim yerinin bulunduğu yerdeki tüketici mahkemesinde açılabilir. MÖHUK m. 26'nın uygulama alanının belirlenmesinde yapılan ayrımın milletlerarası yetkinin tespitini etkilemeyeceği yönündeki değerlendirmenin sonucunda ise yabancı unsurlu tüketici sözleşmesi niteliği taşıyan taşıma sözleşmelerinden doğan davalarda MÖHUK m 45 gereğince; tüketicinin seçimine göre, tüketicinin yerleşim yeri veya mutad meskeni ya da karşı tarafın işyeri, yerleşim yeri veya mutad meskeninin bulunduğu Türk mahkemeleri yetkili olmaktadır. Aynı tüketici sözleşmeleri hakkında tüketiciye karşı açılacak davalarda ise yetkili mahkeme, tüketicinin Türkiye'deki mutad meskeni mahkemesinden ibaret olmaktadır. Bu halde MÖHUK m.45 hükmünde tüketicinin açacağı davalarda yetkinin genişletildiği, tüketiciye farklı alternatiflerin sunulduğu; tüketiciye karşı açılacak davalarda ise yetkinin daraltıldığı anlaşılmaktadır. Tüketici dava açmak istediğinde sayılan mahkemeler arasından kendisine en uygun mahkemede dava açabilecektir. Tüketiciye dava açmak istendiğinde ise tüketicinin aşına olduğu ve kolay erişebileceği mutad meskeninde bu davanın ikame edilmesi gerekecektir. Bu şekilde bir düzenleme getirdiği için MÖHUK m.45 hükmünün amacının hükmün gerekçesinde de vurgulandığı gibi tüketicinin menfaatini korumak olduğu anlaşılmaktadır¹⁹³.

tarz bir atfın yapılmadığı, MÖHUK m.45'teki atfın sadece tanıma değil kapsama da ilişkin olduğu ifade edilmiştir, bkz.: Tarman (n 182) 344.

¹⁹¹ Tarman konuya ilişkin eserinde MÖHUK m.45'te yer alan atfın, 26. maddenin 1. fıkrasındaki genel tanımdan ibaret olmayıp maddenin tamamına ilişkin olduğunu dolayısıyla taşıma sözleşmelerinin MÖHUK m. 45 kapsamında değerlendirilemeyeceğini savunmaktadır. Buna göre, taşıma sözleşmeleri TKHK uyarınca tüketici sözleşmesi olarak kabul edilse de, MÖHUK m.26/(4) uyarınca m.26'nın uygulama alanına girmemektedir. Yazara göre, deniz, hava, kara veya demiryolu fark etmeksizin tüm taşıma sözleşmeleri (paket tur sözleşmeleri hariç olmak üzere) konusunda yetki Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmeler başta olmak üzere genel yetki kurallarına göre belirlenmelidir. Bu itibarla, taşıma sözleşmelerinden doğan uyuşmazlıklarda, tüketici sözleşmelerine ilişkin olarak getirilen yetki kuralları uygulanmayacaktır. Tarman (n 182) 345.

¹⁹² 6502 Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun, R.G.: Tarih: 07.11.2013, Sayı: 28835.

¹⁹³ Aynı yönde; Bayraktaroğlu Özçelik n (183) 855; Özel, Erkan, Pürselim, Karaca (n 52) 623; Begüm Süzen Tanıma ve Tenfiz Davalarında Kararı Veren Mahkemenin Yetkisinin Denetimi (Onikilevha Yayıncılık 2016) 76.



Tüketici sözleşmelerine uygulanacak yetki kurallarını düzenleyen Brüksel I bis Tüzüğü'nün¹⁹⁴ 17. maddesi¹⁹⁵ kapsamını açıkça belirtmektedir. Bu hükümde sözleşme konusunun kapsamı ve taşıma sözleşmelerinin yetkiden hariç tutulup tutulmadığı açıkça ifade edilmiştir. Türk hukukunda MÖHUK m. 45'te, Brüksel I bis Tüzüğündeki düzenlemeden farklı olarak kapsam açıkça belirtilmek yerine "*MÖHUK 26. maddede tanımlanan sözleşmeler*" ifadesiyle atıf yapılmakla yetinilmiştir. Türk hukukunda da hükme ilişkin tereddütlerin önlenmesi için yetki kuralının kapsamı kanunda açıkça belirtilmelidir. Tüketici sözleşmelerine uygulanacak hukuka ilişkin MÖHUK m.26/2 'de yer alan sınırlama milletlerarası yetkinin tayini bakımından da geçerli olup olmadığı önemli bir sorudur. MÖHUK m.45 hükmünün lafzından uygulama alanının belirli tüketici sözleşmeleriyle sınırlandırıldığına ilişkin bir çıkarım yapmak mümkün değildir. Lafzi yorum dışında bir diğer yöntem amaçsal yorum yöntemidir. Hart ve Sacks'a göre, amaç odaklı yorum faaliyetinde aşılması gereken iki sınır vardır; yasaya sözcüklerine yüklenemeyecek bir anlam vermemek ve açık ifadelerle belirlenmiş politikaları ihlal etmemek¹⁹⁶. Yargıtay Hukuk Genel Kurulu da bir kararında "*Kanunun yorumunda, kanun metninin anlam ve ruhu-özü önemlidir. Bu ruh, kanun kuralının izlediği gayeden çıkarılır. Bir kanun hükmünün kanuna konuluş amacına aykırı bir sonuç doğuracak şekilde yorumlanması hukuk ilkelerine ve kanunun hem sözü ile hem de özü ile uygulanmasını öngören TMK'nun 1.maddesine uygun düşmez*" demektedir¹⁹⁷. Anayasanın "*Tüketicilerin korunması*" başlıklı 172. maddesi "*Devlet, tüketicileri koruyucu ve aydınlatıcı tedbirler alır;*

¹⁹⁴ Tüzüğün İngilizce tam metni için bkz., <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2012/1215/oj/eng> (Erişim Tarihi:20.02.2025)

¹⁹⁵ Brüksel I bis Tüzüğü Tüketici Sözleşmelerine İlişkin 4. kısım 17. madde hükmü aşağıdaki şekildedir. "*Article 17*

1. In matters relating to a contract concluded by a person, the consumer, for a purpose which can be regarded as being outside his trade or profession, jurisdiction shall be determined by this Section, without prejudice to Article 6 and point 5 of Article 7, if:

(a) it is a contract for the sale of goods on instalment credit terms;

(b) it is a contract for a loan repayable by instalments, or for any other form of credit, made to finance the sale of goods; or

(c) in all other cases, the contract has been concluded with a person who pursues commercial or professional activities in the Member State of the consumer's domicile or, by any means, directs such activities to that Member State or to several States including that Member State, and the contract falls within the scope of such activities.

2. Where a consumer enters into a contract with a party who is not domiciled in a Member State but has a branch, agency or other establishment in one of the Member States, that party shall, in disputes arising out of the operations of the branch, agency or establishment, be deemed to be domiciled in that Member State.

3. This Section shall not apply to a contract of transport other than a contract which, for an inclusive price, provides for a combination of travel and accommodation. "

¹⁹⁶ Henry M. Hart Jr., Albert M. Sacks The Legal Process: Basic Problems in the Making and Application of Law (Foundation Press 1951)148 dn.9, akt: Philip P. Frickey 'Faithful Interpretation' (1995) Washington University Law Quarterly 73 1085,1091.

¹⁹⁷ Karar metni için bkz.: Yargıtay HGK , T. 25.2.2004, E. 2004/4-40, K. 2004/113.

tüketicilerin kendilerini koruyucu girişimlerini teşvik eder” hükmü ile tüketicilerin korunmasını anayasal güvence altına almış ve devleti tüketicileri korumakla görevlendirmiştir. MÖHUK m. 45 hükmünün gerekçesinde de tüketicinin korunmasının amaçlandığı belirtilmiştir. Dolayısıyla aksine bir düzenleme olmadıkça kanun koyucunun kural olarak sınırlama olmaksızın tüketiciyi koruma yönünde bir hukuk politikası izlediği söylenebilir. MÖHUK m.26’da kendini gösteren milletlerarası özel hukukun tüketiciyi koruma amacı genel politikaya nazaran daha özel, istisnai bir durum teşkil etmektedir. İstisnalar yorum yoluyla genişletilemeyeceği gibi hak arama hürriyeti gibi temel bir hakka ilişkin düzenlemenin yorum yoluyla sınırlandırılması hukuk tekniğine uygun düşmeyecektir¹⁹⁸. MÖHUK m.45 hükmünün kapsamına dair yaşanan tereddütün giderilmesinde yorum yapılırken tüketicinin korunması yönündeki amaç ile ters düşülmemesi ve açıkça sınırlanmamış olan hükmün yorum yolu ile sınırlandırılmaması gerekir. Kanaatimizce, aksi yönde bir düzenleme yapılmadıkça MÖHUK m. 45 atfının MÖHUK 26/1’i işaret ettiği yorumunu yaparak tüketici sözleşmelerinin tamamı için yetki kuralını uygulamak yerinde olacaktır. Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanunu¹⁹⁹ m.1/2 gereği dava şartı olan zorunlu arabuluculuğa ilişkin düzenlemelerin kapsamına yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklar da dahildir²⁰⁰. Söz konusu uyuşmazlık TKHK m. 73/A(1) kapsamında ise dava açılmadan önce arabuluculuğa başvurulması gereğini de not etmek gerekir.

Tüketici sözleşmesi niteliğinde olmayan hava yoluyla yük ve yolcu taşıma sözleşmelerinde yetkili mahkeme bakımından MÖHUK’ta özel bir düzenleme yer almamaktadır. MÖHUK’ta düzenlenen özel yetki kurallarının kapsamına girmeyen taşıma sözleşmeleri bakımından milletlerarası yetkili mahkeme, MÖHUK m.40’ta yer alan genel yetki kuralı gereğince iç hukukun yer itibarıyla yetki kurallarına göre tespit edilecektir.

3. Yetki Sözleşmesi Yapılması Durumunda MÖHUK m. 47’ye Göre Milletlerarası Yetkinin Belirlenmesi

MÖHUK m. 47’de tarafların yetki sözleşmesi yapabilmelerine de imkân tanınmıştır. Yetki sözleşmesi ile taraflar uyuşmazlığın çözümünde hangi yabancı ülke mahkemelerinin yetkili olduğunu belirleyebileceklerdir. Bunun için uyuşmazlığın yabancılık unsuru taşıması, Türk mahkemelerinin yetkisinin münhasır yetki esasına göre düzenlenmemiş olması, uyuşmazlığın borç ilişkisinden doğması gerekir²⁰¹. Ancak tarafların aralarında yetki sözleşmesi yaparak yabancı bir mahkemeyi değil;

¹⁹⁸ “Hürriyet karinesi” ya da “*in favorem libertatis*” ilkesi gereğince tereddütlü konularda haklar lehine yorum yapılır. Kısıtlama yetkili makam tarafından usulüne uygun olarak ayrıca ve açıkça konulmuş olmalıdır. Bkz.: Kemal Gözler, Hukuka Giriş (Ekin Yayınevi 2018) 347-348.

¹⁹⁹ 6325 Sayılı Hukuk Uyuşmazlıklarında Arabuluculuk Kanunu, R.G.: Tarih: 07.06.2012, Sayı: 28331.

²⁰⁰ Tekinalp 408; Özel, Erkan, Pürselim, Karaca (n 52) 624-625.

²⁰¹ Çelikel, Erdem n (52) 584 vd.



bir Türk mahkemesini yetkili kılmak istemleri halinde bu sözleşmeye HMK m. 17-18 uygulanacaktır.

Doktrinde MÖHUK m.45'in münhasır yetki tesis edip etmediği, başka bir deyişle tüketici sözleşmelerine ilişkin yetki sözleşmesi yapılıp yapılamayacağı konusunda farklı görüşler bulunmaktadır. Güngör'e göre MÖHUK m.45 zayıf tarafı koruyan bir hüküm olduğundan kamu düzenine ilişkindir ve bu durum tüketici sözleşmelerinden doğan davalarda Türk mahkemeleri yerine yabancı mahkemelerin yetkilendirilmesine engel olacağı gibi, yanı sıra yabancı mahkemelerin yetkisinin eklenmesine de engeldir²⁰². Diğer görüşe göre, MÖHUK m.47/2 hükmü "44, 45 ve 46 ncı maddelerde belirlenen mahkemelerin yetkisi tarafların anlaşmasıyla bertaraf edilemez" kuralını içerdiğinden tüketici mahkemelerinin yetkisi tüketiciyi korumakla sınırlı münhasır yetki niteliği kazanmaktadır²⁰³. Bu görüşe göre; tüketicinin Türkiye'de mutad meskeni bulunduğu halde yetki sözleşmesi gereği tüketiciye karşı yabancı bir devlet mahkemesinde dava açıldığında kararın tüketici olmayan tarafın talebiyle Türkiye'de tanınması veya tenfizi mümkün değildir. Ancak yabancı bir devlet mahkemesinin yetkilendirilmesi ile hükmün korumayı amaçladığı tüketici tarafından yabancı bir devlet mahkemesinde dava aılması²⁰⁴ ve alınan kararın tanınması veya tenfizi talebinde bulunulmasında hukuka aykırılık yoktur²⁰⁵. Doktrindeki nc görüş ise MÖHUK m.47/2'nin yetki sözleşmesi yapılmasını engellemediği yalnızca belirtilen alanlarda Türk mahkemelerini daimi yetkili mahkeme haline getirdiğini savunmaktadır. Bu görüşe göre MÖHUK m.45 münhasır yetki ihtiva etmemekte ancak bu kurala göre yetkili olan Türk mahkemelerinin yetkisi yetki sözleşmesinde belirlenen yabancı mahkemeler yanında devam etmektedir²⁰⁶.

Bir mahkemenin yetkisinin münhasır yetki ihtiva ettiğinden söz edilebilmesi için kanun koyucunun söz konusu uyumsuzluğın mutlak suretle Türk mahkemelerinde görülmesini amaçlamış olması gerekir²⁰⁷. Yetkinin münhasırlık ihtiva edip etmediği yetki kuralının ifadesinden ve düzenleme amacından anlaşılr²⁰⁸. Kanaatimizce, MÖHUK m.45 hükmü değerlendirildiğinde kanun koyucunun tüketici sözleşme-

²⁰² Güngör (n 52) 263-264.

²⁰³ Nomer (n 52) 522; elikel, Erdem (n 52) 648.

²⁰⁴ Şanlı, Esen, Ataman-Figanmeşe (n 1) 551-552.

²⁰⁵ Şanlı, Esen, Ataman-Figanmeşe (n 1) 693.

²⁰⁶ zel, Erkan, Pürselim, Karaca (n 52) 640; Sibel zel, "Yabancılık Unsuru Taşıyan Bireysel İş Sözleşmelerinden Kaynaklanan Uyuşmazlıklarda Türk Mahkemelerinin Yetkisi" (2019) 14 [179-180] Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 1351,1377 ; Berk Demirkol, Milletlerarası Yetki Anlaşmaları (Vedat Kitapçılık 2018) 242.

²⁰⁷ Şanlı, Esen, Ataman-Figanmeşe (n 1) 692; Nomer (n 52) 485-486; Akıncı (n 52) 203; elikel, Erdem (n 52) 602; zel, Erkan, Pürselim, Karaca (n 52) 627; Doğan (n 52) 125-126; Burak Huysal, "6100 Sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu ile Getirilen Yenilikler Işığında Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi Konusunda Bazı Tespitler" (2013) 32 [1] Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası zel Hukuk Bülteni 71, 84.

²⁰⁸ Aynı yönde Yargıtay kararı için bkz.:Yargıtay HGK , T. 04.03.2015, E.2013/1628, K. 2015/894.

lerinin mutlak surette Türk mahkemelerinde görülmesini amaçladığı söylenemez. MÖHUK m.47/2 hükmü ise münhasır yetkiye ilişkin değil yetki sözleşmesine rağmen belirtilen konularda yetkili olan Türk mahkemesinin yetkisinin ortadan kalkmayacağına ilişkindir. Dolayısıyla MÖHUK m.45 hükmü münhasır yetki ihtiva etmediğinden ve MÖHUK m.47/2 hükmü yetki sözleşmelerini yasaklamadığından, yabancı unsurlu tüketici sözleşmeleri bakımından yabancı mahkemenin yetkilendirilmesi mümkündür. Kural olarak yetki sözleşmesi ile yetkilendirilen yabancı mahkeme, münhasıran yetkilendirilmiştir²⁰⁹ ve Türk mahkemesi ancak önüne gelen davaya yetki itirazında bulunulmadığında ya da yabancı mahkeme kendisini yetkisiz saydığı anda yetkili olacaktır²¹⁰. MÖHUK m. 47/2 bu duruma istisna teşkil etmektedir. Zira tarafların aralarında yetki sözleşmesi yapmış olmaları MÖHUK m. 45'te düzenlenen yetki kuralını ortadan kaldırmayacaktır. Tüketici sözleşmelerinde yabancı mahkeme lehine yapılan yetki sözleşmesine rağmen MÖHUK m. 45'te sayılan tüketiciye sağlanan yetkili mahkeme seçenekleri saklı kalmaya devam edecektir. MÖHUK m.47/2 hükmü, tüketici Türk mahkemelerinde dava açtığı anda karşı tarafın yetki sözleşmesine dayanarak yetki itirazında bulunmasını engellemektedir.

B. Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmeleri Bakımından Milletlerarası Yetkinin İç Hukukun Yer İtibariyle Yetki Kurallarına Göre Belirlenmesi

1. Türk Sivil Havacılık Kanunu Kapsamında Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmeleri Bakımından Milletlerarası Yetki

İç hukukta konuya ilişkin yer itibariyle yetki kuralları içerebilecek düzenleme, 6100 Sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu (HMK)²¹¹ ve 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu (TSHK)²¹², dur. TSHK'da genel olarak Montreal Konvansiyonu'ndakilere benzer düzenlemeler yer almaktadır. Kanunun kapsamını belirleyen ikinci maddesi; kamu kurum ve kuruluşları ile gerçek ve özel hukuk tüzel kişilerinin havacılık sahasındaki faaliyetlerini kapsadığını belirtmiştir. Devlet hava araçlarının açık hüküm bulunmayan hallerde bu Kanunun kapsamı dışında olacağı da ayrıca düzenlenmiştir. TSHK, taşıma sözleşmelerine ilişkin diğer mevzuatta (TTK vb.) yer alan hükümlere göre öncelikli olarak uygulanacaktır²¹³.

²⁰⁹ Vedat Raşit Seviğ, "Milletlerarası Özel Hukuk Alanında Yetki Anlaşmasının Ayrıcılığı" (1997) 55 [3] İstanbul Hukuk Mecmuası 179, 185; Aynı yönde Yargıtay kararı için bkz.: Yargıtay HGK , T. 06.05.1998, E. 1998/12-287, K. 1998/325.

²¹⁰ Burada bahsedilen münhasırlık kanundan doğan ve devletin egemenlik yetkisinden kaynaklanan münhasır yetki anlamına gelmemektedir. Yabancı mahkemenin münhasıran yetkili olduğu ifadesi, tarafların iradelerinin uyumsuzluğun yalnızca sözleşmede belirledikleri mahkemelerde görülmesine yönelik olduğu anlamına gelir.Bkz.: Özel, Erkan, Pürselim, Karaca (n 52) 634-635.

²¹¹ 6100 Sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu, R.G.: Tarih: 12.01.2011, Sayı: 27836.

²¹² 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu R.G.: Tarih: 19.10.1983, Sayı: 18196.

²¹³ Barış Günay 'Muharrem Gençtürk, Hava Taşımacılığında Montreal Sözleşmesinin Yürürlüğe Girmesinin İç Hukuka Etkisi' (2021) 18 [2] Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 793, 796.



TSHK'nın uygulanacak hükümler başlıklı 106. maddesinde “*Havayolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda; bu Kanunda hüküm bulunmadıkça, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmadığı hallerde, Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır.*” hükmü yer almaktadır. Kanunda hüküm bulunmayan hallerde Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası havayolu taşıma sözleşmelerine ilişkin konvansiyonlardaki hükümlerin ve bunlarda da uygulanacak hüküm bulunmaması halinde TTK hükümlerinin uygulanacağı belirtilmektedir²¹⁴. Anayasa'nın 90. maddesi gereğince uluslararası havayolu taşıma sözleşmelerinden doğan davalarda uygulanacak kurallar zaten öncelikle uluslararası sözleşme hükümleri çerçevesinde değerlendirilmektedir. Başka bir deyişle TSHK'nın atfindan önce zaten uluslararası sözleşmelere başvurulacaktır. Davanın uluslararası sözleşmelerin kapsamına girmemesi halinde ancak TSHK uygulama alanı bulmakta iken TSHK'da tekrar uluslararası sözleşmelere müracaat edilmesine gerek olmamalıdır. Kanaatimizce bu hükümde uluslararası sözleşmelere yer verilmesinin, sözleşmelerin öncelikle uygulanacağını unutulmaması için bir hatırlatma amacı taşıdığını düşünmek yerinde olacaktır.

HMK'da düzenlenen yetki kuralları ancak TSHK m. 106'da işaret edilen düzenlemelerin hiçbirinde ilgili bir hüküm bulunmadığında genel düzenleme olarak uygulama alanı bulabilecektir. Yargıtay da hükümlerin uygulanma önceliği bakımından benzer yönde bir değerlendirme yapmıştır. Yargıtay'ın ilgili kararına göre; “2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu'nun 2. ve 106. maddelerine göre hava yolu ile yurt içinde ve yurt dışında yapılacak taşımalarda bu Kanun'da hüküm bulunmadıkça Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşma hükümleri ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmadığı hallerde ise Türk Ticaret Kanunu hükümlerinin uygulanması gerektiği düzenlenmiştir. 14/04/2009 tarihli Resmî Gazete'de yayınlanan ve 5866 sayılı Kanun ile onaylanan 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na Türkiye, 26/03/2011 tarihinde taraf olmuştur. Yani somut uyuşmazlık bakımından öncelikle 2920 sayılı Sivil Havacılık Kanunu ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'na göre bir değerlendirme yapılması gerekir.”²¹⁵.

TSHK yetki bakımından incelendiğinde yetki hususunda yalnızca 17. maddede²¹⁶ hava aracının kaybolmasına ilişkin kararı verecek olan mahkemenin yetkisi-

²¹⁴ “Uygulanacak Hükümler”

“Madde 106 – Havayolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda; bu Kanunda hüküm bulunmadıkça Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmadığı hallerde, Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır.”

²¹⁵ Karar metni için bkz.: Yargıtay 11. HD., E. 2016/930 K. 2017/1456 T. 13.03.2017.

²¹⁶ “Kaybolma”

“Madde 17 – Kendisinden alınan son habere den itibaren 90 gün geçen hava aracının kaybolduğuna mahkemece karar verilebilir; Yetkili mahkeme bu aracın siciline kayıtlı olduğu yer mahkemesidir. Kaybolma kararını veren mahkeme durumu re'sen Ulaştırma Bakanlığına bildirir. Hava aracında bulunanlar hakkında Medeni Kanun hükümleri ve 5/6/1945 Tarih ve 4749 sayılı Kanun ile onaylanmış olan Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşmasının 25 inci maddesi hükmü saklıdır.”

nin düzenlendiği, sorumluluğa ilişkin açılacak davalarda yetkiye ilişkin özel bir düzenleme bulunmadığı görülmektedir. Dolayısıyla bu Kanun'un 106. madde atfı nedeniyle yine Konvansiyon hükümleri uygulama alanı bulacak, Konvansiyon'da hüküm bulunmadığında Türk Ticaret Kanunu orada da hüküm bulunamıyorsa HMK uygulama alanı bulacaktır.

2. Türk Ticaret Kanunu Kapsamında Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmeleri Bakımından Milletlerarası Yetki

TSHK m. 106 atfı ile taşıma sözleşmelerinden doğan davalarda yetkili mahkemeler, TTK hükümleri de dikkate alınarak tespit edilecektir. Tüketici sözleşmesi niteliği taşıyan yabancı unsurlu taşıma sözleşmeleri bakımından yetkili mahkeme MÖHUK m. 45 hükmü kapsamında olduğundan, TTK'nın yetki hükümleri bakımından tüketici sözleşmesi niteliği taşımayan taşıma sözleşmeleri söz konusu olacaktır. Yukarıda belirtildiği üzere taşıma sözleşmesine taraf olmayan 3. kişilere karşı gerçekleştirilen haksız fiile ilişkin taleplerde; hem Konvansiyon kapsamını sözleşmesel ilişki ile sınırlı tuttuğundan hem de Konvansiyon'da hüküm bulunmadığından Türk Ticaret Kanunu'nun taşıma işlerine ilişkin hükümleri uygulama alanı bulacaktır.

TTK'nın "Taşıma İşleri" başlıklı dördüncü kitabı her ne kadar kural olarak karayolu taşımacılığını düzenlese de bu bölümdeki hükümlerin Türk taşıma hukukunun genel hükümleri olduğu ve taşıma işlerine ilişkin özel düzenleme bulunmaması durumunda bu hükümlerin uygulanacağı kabul edilmektedir²¹⁷.

TTK'nın 890. maddesinde²¹⁸ taşıma işlerini düzenleyen genel hükümler ve eşya taşımaya ilişkin hükümlere tabi taşımalarla doğan uyuşmazlıklarda, malın teslim alındığı veya teslim için öngörülen yer mahkemeleri yetkili kılınmıştır. Ayrıca fiilî taşıyıcıya karşı açılacak davanın, asıl taşıyıcının yerleşim yeri mahkemesinde; asıl taşıyıcıya karşı açılacak davanın da fiilî taşıyıcının yerleşim yeri mahkemesinde de açılabileceği hüküm altına alınmıştır.

TTK'da taşıma işlerinden doğan davalarda yetkili mahkemeyi belirten m. 890/1 hükmü, genel hükümlere ve eşya taşımaya ilişkin davalarda yetkiyi belirlerken yolcu taşınmasından söz etmemektedir. "Taşıma İşleri" başlıklı dördüncü kitapta, yolcu taşınmasına ilişkin hükümler beşinci kısımda ayrıca düzenlenmiş olmasına rağmen yetkiyi belirleyen m. 890/1 hükmünde yalnızca birinci ve ikinci kısımlardan bahsedilmektedir. Burada kanun koyucunun bilinçli olarak sustuğu ve beşinci kısımda yer alan yolcu taşımalarını ilk fıkradaki yetki hükmünün dışında tuttuğu düşünülebilir. Zira m. 890/1 hükmünün lafzında da yalnızca eşyadan söz edilmektedir. Bu

²¹⁷ Akkurt (n 80) 141.

²¹⁸ "XIV - Yetkili mahkeme"

"MADDE 890- (1) Birinci ve İkinci Kısım hükümlerine tabi taşımadan doğan hukuki uyuşmazlıklarda, malın teslim alındığı veya teslim için öngörülen yer mahkemesi de yetkilidir.

(2) Fiilî taşıyıcıya karşı açılacak dava, asıl taşıyıcının yerleşim yeri mahkemesinde; asıl taşıyıcıya karşı açılacak dava fiilî taşıyıcının yerleşim yeri mahkemesinde de açılabilir."



durumda yolcu taşıma sözleşmelerinde yetkili mahkeme m. 890/2 hükmüne tabi olacaktır. TTK m. 890/2 hükmünden taşıyana karşı açılacak davalarda taşıyanın yerleşim yeri mahkemesinin de yetkili olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca ikinci fıkrada ilk fıkranın aksine birinci, ikinci ve beşinci kısımlar arasında bir ayırım yer almamaktadır. Dolayısıyla taşıma işlerinden doğan ve taşıyana karşı açılacak diğer tüm davalarda taşıyanın yerleşim yeri mahkemesi de yetkili olacaktır.

Kanunun 851. maddesinde “eşya ve yolcu taşımayı arizi olarak üstlenen kişi hakkında da bu kitap hükümleri, uygun düştükleri ölçüde, uygulanır.” denilerek fiili taşıyana karşı açılacak davaların da bu hükümler dahilinde görüleceği belirtilmektedir. Dördüncü kitabın ikinci kısmında yer alan 885. maddesinde ise sözleşme dışı istemler düzenlenmiştir. Yetkiye ilişkin m.890/1 hükmünün birinci ve ikinci kısım hükümlerini kapsamına aldığı belirtilmişti. Dolayısıyla haksız fiil ile zarara uğrayan sözleşme dışı üçüncü kişiler de malın teslim alındığı veya teslim için öngörülen yer mahkemelerinde dava açarak taşıyanın sebep olduğu zararlarının tazminini talep edebilebilirler.

3. Hukuk Muhakemeleri Kanunu Kapsamında Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmeleri Bakımından Milletlerarası Yetki

TTK m. 890 hükmünde yer alan yetki kuralı, hükmün lafzından da anlaşılacağı üzere kesin olmayan yetki kuralı ihtiva etmektedir. Özel yetki kuralları kesin yetki niteliğinde olmadığı sürece genel yetkiyi ortadan kaldırmamaktadır²¹⁹. Bu durumda HMK’da yer alan genel yetki kuralı da uygulama alanı bulmaktadır. Yukarıda da ifade edildiği üzere TTK m. 890/2’da yer alan yetki kuralı yalnızca taşıyıcıya açılacak davaları düzenlediğinden yolcu veya üçüncü kişi tarafından taşıyana verilen zararlar karşısında taşıyanın açtığı davalarda da yetkili mahkemenin tespitinde yine HMK hükümlerine başvurulması gerekmektedir²²⁰.

HMK m. 6/1 gereğince, davalı gerçek veya tüzel kişinin davanın açıldığı tarihteki yerleşim yeri mahkemesi genel yetkili mahkemedir. Türkiye’de yerleşim yeri olmayanlar hakkında genel yetkili mahkeme HMK m. 9’a göre belirlenmektedir. Buna göre; “Türkiye’de yerleşim yeri bulunmayanlar hakkında genel yetkili mahkeme, davalının Türkiye’deki mutad meskeninin bulunduğu yer mahkemesidir. Ancak, diğer özel yetki halleri saklı kalmak üzere, malvarlığı haklarına ilişkin dava, uyuşmazlık konusu malvarlığı unsurunun bulunduğu yerde de açılabilir”.²²¹

²¹⁹ Ramazan Arslan, Ejder Yılmaz, Sema Taşpınar Ayvaz, Emel Hanağası Medeni Usul Hukuku (Yetkin Yayınları 2021) 219; Murat Atalı, İbrahim Ermenek, Ersin Erdoğan Medeni Usul Hukuku (Yetkin Yayınları 2024) 196; Süha Tanrıver (Yetkin Yayınları 2018) 234.

²²⁰ Akkurt (n 80) 339.

²²¹ Doktrinde HMK m. 9’un, aşırı yetki gözetilerek getirdiği Türk mahkemelerinin yetkisini sınırlayıcı bu kural, yetkinin sınırlanması bakımından aşırıya kaçıldığı, borçlunun malvarlığının önemli bir bölümünün yerleşim yerinin bulunduğu devlet dışında yer alması ihtimalinde davadan beklenen yararın gerçekleşmeyeceği gerekçeleriyle eleştirilmektedir. Eleştiriler için bkz.:Huysal (n 207) 89-90.

Yolcunun taşıyana verdiği zararlar bakımından genel yetkili mahkeme yanında sözleşmelerden doğan uyuşmazlıklarda özel yetkili bir mahkeme daha bulunmaktadır. HMK m.10'da yer alan bu kurala göre, genel yetkili mahkemenin yetkisi ortadan kaldırılmamakta, genel yetkili mahkemeye ek başka bir mahkeme daha yetkili kılınmaktadır. Maddede yer alan hükme göre; “Sözleşmeden doğan davalar, sözleşmenin ifa edileceği yer mahkemesinde de açılabilir”. Bu yetki kuralının uygulanması için uygulanacak hukuka göre ifa yerinin Türkiye’de olması gerekir. İfa yerinin yabancı bir ülkede olması halinde Türk mahkemelerinin HMK m.10’a göre milletlerarası yetkisinden bahsedilemeyecektir²²².

Taşıma sözleşmesine taraf olmayan üçüncü kişilerin taşıyana verdikleri zararlara karşı taşıyanın açacağı davalarda ise “haksız fiilden doğan davalarda yetki” başlıklı HMK m. 16 hükmü de uygulama alanı bulacaktır. Bu hükme göre, haksız fiilin işlendiği veya zararın meydana geldiği yahut gelme ihtimalinin bulunduğu yer ya da zarar görenin yerleşim yeri mahkemesi de yetkilidir. Hükümde işaret edilen yerlerin yabancı bir ülkede olması halinde HMK m.16’a göre Türk mahkemelerinin milletlerarası yetkisinden bahsedilemeyecektir²²³.

Ayrıca taraflar aralarında anlaşarak uyuşmazlık hakkında Türk mahkemelerini yetkili kılabilirler. Yetki sözleşmesi ile Türk mahkemelerinin yetkili kılınması durumunda HMK m. 17- 18 hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Bu düzenlemeler gereğince, yalnızca tacirler veya kamu tüzel kişileri aralarında yetki sözleşmesi yapabilmektedirler. Tarafların tacir veya kamu tüzel kişisi olma şartı, hava yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi bakımından çoğu zaman gerçekleşmeyebilir. Hava yoluyla yolcu taşıma sözleşmelerinde taraflar taşıyan ve çoğu zaman tüketici yolcudur. HMK m. 17’ye göre yetki sözleşmesinin geçerli olması, taşıma sözleşmesine taraf olan kişinin fiilen taşınan yolcu olmayıp, örneğin tur şirketleri olması halinde, her iki taraf için de tacir olma sıfatı sağlandığından, mümkün olur. Ancak taraflardan biri tacir veya kamu tüzel kişisi olmazsa HMK m. 17’de sayılan şart sağlanmadığından taraflar yetki sözleşmesi yapamayacaktır. Taraflar, üzerinde serbestçe tasarruf edemeyecekleri konularda ve kesin yetki kuralının varlığı halinde yetki sözleşmesi yapamayacaklardır. Türk mahkemelerini yetkilendiren sözleşmenin geçerli olabilmesi için yazılı olarak yapılması şarttır. Ayrıca yetki sözleşmesiyle yetkili kılınan mahkeme veya mahkemelerin de açıkça gösterilmesi gerekmektedir²²⁴.

SONUÇ

Hava yolu ile yük ve yolcu taşımalarından kaynaklanan uyuşmazlıklar varma yerinin, kalkma yerinin yabancı devletler olması, yolcuların yabancı olmaları gibi vakıaların beraberinde getirdiği çok sayıda yabancı irtibat noktası içermektedirler.

²²² Burcu İrge Erdoğan ‘Milletlerarası Özel Hukukta Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesine İlişkin Genel Değerlendirme’ (2017) 37 [2] Public and Private International Law Bulletin 508, 533.

²²³ İrge Erdoğan n (222) 533.

²²⁴ Atalı, Ermenek, Erdoğan Medeni Usul Hukuku (n 219) 208; Tanrıver (n 219) 252.



Böyle durumlarda uyuşmazlık ile irtibatlı birden çok devlet, uyuşmazlığın karara bağlanmasında kendilerini yetkili görebilmektedir. Bu konudaki ihtilafları gidermek ve bu uyuşmazlıkların çözümü için tek bir sistem kurmak amacıyla çeşitli uluslararası düzenlemeler oluşturulmuştur. Montreal Konvansiyonu ve öncesinde çeşitli düzenlemeler ile uluslararası hava yolu taşımacılığından kaynaklanan uyuşmazlıkların hangi mahkemelerde görüleceğine ilişkin kurallar öngörülmüştür.

Varşova Konvansiyonu ile getirilen yetki kuralları; taşıyanın ikametgâhının bulunduğu yer mahkemesi, taşıyanın esas iş merkezinin bulunduğu yer mahkemesi, taşıyanın taşıma sözleşmesini yaptığı iş yerinin bulunduğu yer mahkemesi ve varış yeri mahkemesi olarak karşıma çıkmaktadır. Bu yetki kuralları Montreal Konvansiyonunda da korunmuş olmakla birlikte beşinci yetki kuralı olan yolcunun daimî ikametgâhı kuralı da getirilmiştir. Bu kural uyarınca, bu özel yetkinin uygulanması için yolcunun ölümü ya da bedensel zararı söz konu olmalı, kaza anında yolcunun daimî ve esas ikametgâhının olduğu ülkenin yetkisi dikkate alınmalı, ancak bu ülkenin beşinci yetki olarak kabulü için taşıyanın, bu ikametgâh ülkesinden ya da bu ikametgâh ülkesine kendi hava aracıyla ya da ticari anlaşmaya dayalı yolcu taşıma hizmetleri zaten mevcut olmalı ve söz konusu yetkinin kullanılacağı ülke mutlaka Montreal Konvansiyonu'na taraf olmalıdır.

Konvansiyonun yetkiye ilişkin hükümlerinin ulusal düzeyde mi olduğu yoksa yer itibariyle yetkiyi de belirleyip belirlemediği tartışmalıdır. Ancak Konvansiyonun yeknesaklık ve öngörülebilirliğin sağlanmasına ilişkin amacı ve emredici karakteri dikkate alındığında yer itibariyle yetkinin belirlendiği ve yetki hususunda başkaca düzenlemelerin ve tartışmaların nnn kapatılması hedefinin sağlandığı anlaşılmaktadır.

Konvansiyon kapsamına girmeyen konularda yetki meselesinin nasıl çözümleneceği ise MÖHUK madde 40 vd. hükümler uyarınca tespit edilecektir. MÖHUK m.45 yabancı unsur taşıyan tüketici sözleşmelerinden doğan davalarda yetkiyi belirleyen özel hüküm olarak uygulama bulacaktır. Tüketici sözleşmesi niteliğinde olmayan taşıma sözleşmeleri bakımından MÖHUK'ta yetkiye ilişkin özel düzenleme bulunmadığından MÖHUK m. 40 gereğince iç hukukun yer itibariyle yetki kurallarına başvurmak gerekecektir. Sivil havacılığa ilişkin özel kanun TSHK olduğundan bu hususta asıl düzenlemeleri içermesi gereken kanun TSHK'dır. TSHK'nda hüküm bulunmayan hallerde ise yine taşımaya ilişkin özel düzenlemeler içerdiğinden TTK'ya ve genel kanun olarak da HMK'ya atıf yapılmaktadır.

TTK'da taşıma işlerinden doğan davalarda yetkili mahkemeyi belirten m. 890 hükmü, eşya taşıma sözleşmelerinden doğan davalarda malın teslim alındığı veya teslim için öngörülen yer mahkemelerini; yolcu taşıma sözleşmeleri bakımından ise taşıyanın yerleşim yeri mahkemesini yetkili kılmaktadır. Sözleşme dışı istemler bakımından da malın teslim alındığı veya teslim için öngörülen yer mahkemeleri yetkilidir.

TTK m. 890 hükmünde yer alan özel yetki kuralı, HMK m.6 hükmündeki genel yetkiyi ortadan kaldırmamaktadır. Ayrıca yolcu veya üçüncü kişi tarafından taşıyana verilen zararlar karşısında taşıyanın açtığı davalarda da yetkili mahkemenin tespitinde HMK hükümlerine başvurulması gerekmektedir. Yolcunun taşıyana verdiği zararlar bakımından taşıyanın açacağı davalarda HMK m.10 gereğince ifa yeri mahkemesi de yetkilidir. Üçüncü kişilerin taşıyana verdikleri zararlar için taşıyanın açacağı davalarda HMK m. 16'ya göre, haksız fiilin işlendiği veya zararın meydana geldiği yahut gelme ihtimalinin bulunduğu yer ya da zarar görenin yerleşim yeri mahkemeleri de yetkilidir.

KAYNAKÇA

Acun-Mekengeç M., Aynî Haklardan Uyuşmazlıklarda Uygulanacak Hukuk (Seçkin Yayıncılık 2016).

Akıncı Z., Milletlerarası Özel Hukuk (Vedat Kitapçılık 2020).

Akkurt S. S., Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk (2. Bası Seçkin Yayıncılık 2018).

Arslan R., Yılmaz E., Taşpınar Ayvaz S., HanağasıE. Medeni Usul Hukuku (Yetkin Yayınları 2021).

Aslan İ. Y., 6502 Sayılı Kanun'a Göre Tüketici Hukuku (Ekin Kitabevi 2014).

Atalı M., Ermenek İ., Erdoğan E., Medeni Usul Hukuku (Yetkin Yayınları 2024).

Birinci Uzun T., Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu (Seçkin Yayıncılık 2020).

Ciğer S., 'Uluslararası Hava Yolu Taşımasına İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Antlaşma (Montreal Konvansiyonu) – Resmi Çeviri Üzerine Düşünceler ve Alternatif Bir Çeviri' (2020) 69 [2] Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 369.

Çelikel A., Erdem B. B., Milletlerarası Özel Hukuk (16. Bası Beta Yayıncılık 2021).

Demir Gökyayla C., Ticari Uyuşmazlıklarda Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisi (Vedat Kitapçılık 2021).

Demirkol B., Milletlerarası Yetki Anlaşmaları (Vedat Kitapçılık 2018).

Doğan V., Milletlerarası Özel Hukuk (6. Bası Savaş Yayınevi 2020).

Ekşi N., Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisi (Beta Basım Yayın 2000).

Frickey, Philip P., 'Faithful Interpretation' (1995) Washington University Law Quarterly 73 1085,1091

Gençtürk M., Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku: Genel Kavramlar, Gecikmeden Doğan Sorumluluk (Vedat Kitapçılık 2006).



Gölcüklü İ., Hava Hukuku (2. Bası On İki Levha Yayıncılık 2021).

Gölcüklü İ., ‘Montreal Sözleşmesi Kapsamında Beşinci Yetki Kuralı ve Uygulaması’ (2020) 26 [1] Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 317 (Beşinci Yetki).

Gözler, K., Hukuka Giriş (15. Baskı Ekin Yayınevi 2018).

Gümüşlü Tunçağıl G., Milletlerarası zel Hukukta Sivil Hava Taşımacılığı Kazaları ve Taşıyıcının Hukuki Sorumluluğı (Yetkin Yayıncılık 2016).

Gümüşlü Tunçağıl G., ‘Varşova ve Montreal Sözleşmeleri Kapsamında Milletlerarası Yetkili Mahkemenin Tayininde “İşyeri” Kavramı’ (2017) 2 [1] Çankaya Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 141 (İşyeri).

Günay B., Gençtürk M., ‘Hava Taşımacılığında Montreal Sözleşmesinin Yürürlüğü Girmesinin İç Hukuka Etkisi’ (2012) 18 [2] Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 793.

Güneş K., Air Carrier Liability In International Law, In European Law And In Turkish Law (Adalet Yayınevi 2013).

Güngör G., Türk Milletlerarası zel Hukuku, (Yetkin Yayınları 2022).

Güngör G., ‘The New Turkish Act on Private International Law and International Civil Procedure’ Dan Andrei Popescu (ed), Specificitate şi complementaritate în dreptul privat european, Conflictele de legi şi de jurisdicţie şi integrarea juridică europeană (Hamangiu 2012).

Güngör G., “Tüketicinin Mutad Meskeni Hukuku Düşünsel Temeller” (2008) 57 [2] Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 115.

Helvacı S., Gerçek Kişiler (Legal Yayınevi 2021).

Huysal B., “6100 Sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu ile Getirilen Yenilikler Işığında Yabancı Mahkeme Kararlarının Tanınması ve Tenfizi Konusunda Bazı Tespitler” (2013) 32 [1] Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası zel Hukuk Bülteni 71.

İnal E., E-Ticaret Hukukundaki Gelişmeler ve İnternette Sözleşmelerin Kurulması (Vedat Kitapçılık 2005).

İrge Erdoğın B., ‘Milletlerarası zel Hukukta Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesine İlişkin Genel Değerlendirme’ (207) 37 [2] Public and Private International Law Bulletin 508.

Kaya S., Yolcunun lm veya Yaralanması Halinde Taşıyıcının Sorumluluğı (Platon Hukuk 2021).

Kazmacı . U., ‘İnternet Ortamında Kurulan Mesafeli Sözleşmelerde Tüketicinin Korunması’ (2016) 22 [3] Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi Cevdet Yavuz’a Armağın 2791.

Kılıçoğlu A., Medeni Hukuk (Turhan Kitabevi 2019).

Lexbase, <https://www.lexbase.fr/>

Maggio J., ‘Long Arm, Longer Reach: How U.S. Courts Obtain Personal Jurisdiction over Foreign Entities’ Aviation Insurance Symposium (14 October 2022, Mumbai, India) (Çevrimiçi) <https://bfsi.economictimes.indiatimes.com/files/cp/1375/cdoc-1666249015Long%20Arm,%20Longer%20Reach%20Condon%20&%20Forsyth%20LLP%20John%20Maggio.pdf>. (Erişim Tarihi: 28.09.2024).

Göknil M. N., Hava Hukuku (Fakülteler Matbaası 1951).

Nalçacıoğlu Erden H.Z., “Yabancıların Kişi Hallerine İlişkin Davalarda Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisi”, (2022) 12 [1] Hacettepe Hukuk Fakültesi Dergisi 970.

Nomer E., Devletler Hususî Hukuku (Beta Yayıncılık 2017).

Özçelik G. B., ‘Yabancı Unsurlu Tüketici Sözleşmelerinden Doğan Uyuşmazlıklarda Türk Mahkemelerinin Milletlerarası Yetkisinin Tayini’ (2014) 63 [4] Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 833.

Özdemir Kocasakal H., Elektronik Sözleşmelerden Doğan Uyuşmazlıkların Çözümünden Uygulanacak Hukukun ve Yetkili Mahkemenin Tesbiti (2003 Vedat Kitapçılık).

Özdemir Kocasakal H., “Sözleşmelere Uygulanacak Hukukun MÖHUK m. 24 Çerçevesinde Tespiti ve Üçüncü Devletin Doğrudan Uygulanan Kuralları”, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, (2012) 30 [1-2] 27.

Özel S., Erkan M., Pürselim H. S., Karaca H. A., Milletlerarası Özel Hukuk (Oniki Levha Yayıncılık 2022).

Özel S., “Yabancılık Unsuru Taşıyan Bireysel İş Sözleşmelerinden Kaynaklanan Uyuşmazlıklarda Türk Mahkemelerinin Yetkisi” (2019) 14 [179-180] Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 1351.

Palmeri J. M., Kenney C. P. ‘Consortium Claims Involving Children: Should Colorado Continue an Archaic Concept or Confront a Faulty Cornerstone’ (1992) 69 [3] Denver University Law Review 481.

Pradhan D., ‘The Fifth Jurisdiction under the Montreal Liability Convention: Wandering American or Wandering Everybody’ (2003) 68 [4] Journal of Air Law and Commerce 716.

Sarıöz Büyükalp İ., “Mutad İşyeri Kavramı ve MÖHUK m.27/3’ün Uygulanması Sorunu” (2018) 8 [2] 195.

Seviğ V. R., ‘Milletlerarası Özel Hukuk Alanında Yetki Anlaşmasının Ayrıcılığı’ (1997) 55 [3] İstanbul Üniversitesi Hukuk Mecmuası 179.



Szer B., ‘Havayolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Varşova / La Haye Sisteminin Tadiline İlişkin 1999 Montreal Sözleşmesi’ (2001) 21 [1] Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi 141.

Szen B., Milletlerarası zel Hukukta Hukuki İşlemlerin Şekline Uygulanacak Hukuk (Oniki Levha Yayıncılık 2020).

Szen B., “Milletlerarası Usul Hukukunda Yetki Kurallarında Kullanılan Bağlama Noktalarının Vasıflandırılması”, Sibel zel, Hatice Selin Pürselim (ed.) içinde, Milletlerarası Usul Hukukunda Mahkemelerin Yetkisine İlişkin Güncel Tartışmalar, (On İki Levha Yayıncılık, 2021) 46.

Szen B., Tanıma ve Tenfiz Davalarında Kararı Veren Mahkemenin Yetkisinin Denetimi (Onikilevha Yayıncılık 2016).

Şanlı C., Uluslararası Sivil Havacılık Davalarında Mahkemelerin Yargı Yetkisi ve Uygulanacak Hukuk (Kazancı 1992).

Şanlı C., Esenm E., Ataman- Figanmeşe İ., Milletlerarası zel Hukuk (11. Bası Beta Yayıncılık 2024).

Tanrıver S., (Yetkin Yayınları 2018).

Tarman Z. D., “Montreal Sözleşmesi’nin Yetki ve Tahkime İlişkin Hükümleri” (2013) 107 Türkiye Barolar Birliği Dergisi 97.

Tarman Z. D., “Milletlerarası zel Hukukta Tüketicinin Korunması” (2019) 39 [1] Public and Private International Law Bulletin 325.

Tekinalp G, Milletlerarası zel Hukuk Bağlama ve Usul Hukuku Kuralları (Vedat Kitapçılık 2020).

Turhan G., Uluslararası Hava Yolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu (On İki Levha Yayıncılık 2016).

Ülgen H., Hava Taşıma Sözleşmesi (Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü 1987).

Vardar Hamamcıoğlu G., Türk Medenî Kanuna Göre Yerleşim Yeri (On İki Levha Yayıncılık 2009) 30.

Walker G. C., ‘Doing Business in Montreal: The Effects of the Addition of Fifth Forum Jurisdiction under the Montreal Convention’ (2004) 23 [1] Penn State International Law Review 124.

Yetiş Şamlı K., Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı (Oniki Levha Yayıncılık 2008).

Yılmaz O.G., “Tketicî Hukukunda Mesafeli Sözleşmeler” Türkiye Adalet Akademisi Dergisi (2013) 1[4] 1011.

