

T.C. İSTANBUL KÜLTÜR ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

HAVA TAŞIMALARINDA ÜRETİCİNİN ÜRÜN SORUMLULUĞU

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Dilara ÇİNKARA

1900001447

Anabilim Dalı: Özel Hukuk

Program: Özel Hukuk

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Muharrem TÜTÜNCÜ

EYLÜL 2024

T.C. İSTANBUL KÜLTÜR ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ENSTİTÜSÜ

HAVA TAŞIMALARINDA ÜRETİCİNİN ÜRÜN SORUMLULUĞU

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Dilara ÇİNKARA

1900001447

Anabilim Dalı: Özel Hukuk

Program: Özel Hukuk

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Muharrem TÜTÜNCÜ

Jüri Üyeleri: Dr. Öğr. Üyesi Muharrem TÜTÜNCÜ

: Doç Dr. Onur SARI

: Dr. Öğr. Üyesi Cüneyt BELLİCAN

EYLÜL 2024

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER	İ
KISALTMALAR	İV
ÖZET	V
ABSTRACT	VI
GİRİŞ	1
1. Hava Taşımacılığının Tarihsel Gelişimi	3
1.1. Dünyadaki Gelişim	3
1.2. Türkiye'deki Gelişim.....	5
2. Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi	6
2.1. Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesinin Tarafları	7
2.1.1. Taşıyıcı	7
2.1.1.1. Akdi Taşıyıcı	10
2.1.1.2. Fiili Taşıyıcı.....	11
2.1.1.3. Mütevali Taşıyıcı.....	12
2.1.2. Gönderen veya Yolcu	13
2.1.3. Gönderilen.....	15
2.2. Taşıyıcının Sorumluluğu.....	16
2.2.1. Taşıyıcının Sorumlu Olduğu Haller	16
2.2.1.1. Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluk	16
2.2.1.1.1. Taşıyıcının Zıya ve Hasar Sebebiyle Doğan Sorumluluğu	16
2.2.1.1.1.1. Zıya.....	17
2.2.1.1.1.2. Hasar.....	18
2.2.1.1.1.3. Özen Yükümlülüğünün İhlali	18
2.2.1.1.1.4. İlliyet Bağı.....	19
2.2.1.1.2. Taşıyıcının Gecikme Sebebiyle Doğan Sorumluluğu.....	19
2.2.1.2. Yolcu Taşımalarından Doğan Sorumluluk.....	20
2.2.1.2.1. Genel Olarak.....	20
2.2.1.2.2. Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Halinde Doğan Sorumluluk	20
2.2.1.2.2.1. İç Hukuk Düzenlemesi	20
2.2.1.2.2.2. Uluslararası Düzenlemeler	21
2.2.1.2.2.3. Sorumluluğun Şartları	21
2.2.1.2.2.3.1. Kaza	21
2.2.1.2.2.3.1.1. Kaza Kavramı.....	21
2.2.1.2.2.3.1.2. Kazanın Tespiti.....	22
2.2.1.2.2.3.1.3. Kaza Anı	24
2.2.1.2.2.3.1.3.1. Biniş İşlemleri	24
2.2.1.2.2.3.1.3.2. Hava Aracında Bulunulan Süreç	25
2.2.1.2.2.3.1.3.3. İniş İşlemleri.....	26
2.2.1.2.2.3.2. Zarar	27
2.2.1.2.2.3.3. İlliyet bağı.....	27
2.2.1.2.3. Bagaj Sebebiyle Doğan Sorumluluk	28
2.2.2. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması	28
2.2.2.1. Kurtuluş Karinesi	29
2.2.2.2. Müterafik Kusur	32

2.2.2.3. İhbarın Belirli Sürelerde Yapılmaması Halinde Sorumluluktan Kurtuluş	33
2.2.2.4. Belirli Sürelerde Dava Açılmaması Halinde Kurtulma	35
2.2.2.5. Sorumsuzluk Kayıtları	35
2.2.3. Üreticinin Sorumluluğuna Başvuru Açısından Taşıyıcının Sorumluluğunun Değerlendirilmesi	36
2.3. Hava Yolu Taşımalarında Üreticinin Konumu	37
2.3.1. Ürün Sorumluluğu Kapsamında Sorumluluğu Doğabilecek Kişiler	37
2.3.1.1. 85/374 Sayılı Konsey Direktifi Uyarınca Sorumlu Tutulacak Kişiler	38
2.3.1.1.1. Üretici Kavramı	38
2.3.1.1.1.1. Gerçek Üretici	39
2.3.1.1.1.2. Nihai Ürün Üreticisi	40
2.3.1.1.1.3. Ara Malların Üreticisi	40
2.3.1.1.1.4. Ham Madde Üreticisi	40
2.3.1.1.1.5. Üretici Sayılanlar	41
2.3.1.1.2. İthalatçı Kavramı	41
2.3.1.1.3. Sorumlu Olmayacak Kişiler	42
2.3.1.1.4. Dağıtıcı	43
2.3.1.2. Türk Hukukunda Sorumluluk Altında Olan Kişiler	44
2.3.1.2.1. Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu Işığında Sorumluluk Altında Olan Kişiler	44
2.3.1.2.1.1. İmalatçı Kavramı	44
2.3.1.2.1.2. İthalatçı Kavramı	46
2.3.1.2.1.3. İmalatçı Sayılanlar	47
3. Hava Taşımalarında Ürün Sorumluluğu	48
3.1. Ürün Kavramı	48
3.1.1. Bir Ürün Olarak Hava Aracı Kavramı	50
3.1.2. Hava Aracı Kavramının Unsurları	52
3.1.2.1. Havalanabilme	53
3.1.2.2. Havada Seyir	53
3.1.3. Hava Aracı Türleri	54
3.1.3.1. Havadan Daha Hafif Olan Hava Araçları	54
3.1.3.1.1. Hava Balonu	54
3.1.3.1.2. Hava Gemisi (Airship)	55
3.1.3.2. Havadan Daha Ağır Olan Hava Araçları	56
3.1.3.2.1. Uçaklar	56
3.1.3.2.2. Planör	57
3.1.3.2.3. Rotorlu Hava Araçları (Rotorcraft)	58
3.1.3.2.4. Hareketli Kanatlı Hava Aracı (Ornithopter)	58
3.1.3.2.5. İnsansız Hava Araçları (İHA, Drone)	59
3.2. Genel Olarak Ürün Sorumluluğu	60
3.2.1. Ürün Sorumluluğu Kavramı	63
3.2.2. Ürün Sorumluluğunun Hukuki Niteliği	65
3.2.2.1. Tehlike Sorumluluğu Görüşü	67
3.2.2.2. Sebep Sorumluluğu Görüşü	69
3.2.2.3. Kanaatimiz	71
3.2.3. Ürün Sorumluluğunun Şartları	72
3.2.3.1. Hata	72
3.2.3.1.1. Hata Türleri	74
3.2.3.1.2. Haklı Olarak Beklenen Güvenlik Kriteri	76

3.2.3.1.3. İspat Yüğü	78
3.2.3.2. Zarar	78
3.2.3.2.1. Zarar Kavramı ve Çeşitleri	78
3.2.3.2.2. İndirim Sebepleri	83
3.2.3.3. Nedensellik Bağı	85
3.2.3.4. Müteselsil Sorumluluk	88
3.2.4. Ürün Sorumluluğunda Sorumluluktan Kurtulma Halleri, Sorumsuzluk Sözleşmesi ve Zamanaşımı	88
3.2.4.1. Sorumluluktan Kurtuluş Sebepleri	89
3.2.4.2. Sorumsuzluk Sözleşmesi	93
3.2.4.3. Zamanaşımı ve Hak Düşürücü Süreler	93
3.3. Hava Taşımalarında Üreticinin Ürün Sorumluluğı	95
3.3.1. Üreticinin Ürün Sorumluluğunda Kusursuz Sorumluluğa Geçiş Evresi	97
3.3.2. Ürün Sorumluluğunda Kusursuz Sorumluluğun Uygulama Alanının Daralması	103
3.3.3. Ürün Sorumluluğı Düzenlemelerinin Oluşum Süreci	106
SONUÇ	112
KAYNAKÇA	119

KISALTMALAR

AB	: Avrupa Birliği
ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
BATİDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
Bkz.	: Bakınız
Corp.	: Corporation
Ed.	: Edition
EEC	: European Economic Community
EU	: European Union
GARA	: General Aviation Revitalization Act
GuaKon	: Guadalajara Konvansiyonu
ICAO	: International Civil Aviation Organization
İHA	: İnsansız Hava Aracı
İÜHFİM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
m.	: madde
MonK	: Montreal Konvansiyonu
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı
p.	: page
s.	: sayfa
SYH-6A	: Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği
TBK	: Türk Borçlar Kanunu
TMK	: Türk Medeni Kanunu
TSHK	: Türk Sivil Havacılık Kanunu
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
ÜGTDK	: Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu
v.	: versus
VarşKon/VarşK	: Varşova Konvansiyonu

ÖZET

Üniversite	: İstanbul Kültür Üniversitesi
Enstitüsü	: Lisansüstü Eğitim Enstitüsü
Dalı	: Özel Hukuk
Programı	: Özel Hukuk
Tez Danışmanı	: Dr. Öğr. Üyesi Muharrem TÜTÜNCÜ
Tez Türü ve Tarihi	: Yüksek Lisans – Haziran 2024

HAVA TAŞIMALARINDA ÜRÜN SORUMLULUĞU

Hava yolu ile yapılan taşımaların artmasıyla bu taşımalar esnasında hatalı ürün sebebiyle doğan zararların sayısı artmıştır. Her geçen gün gelişen havacılık sektörünün karmaşık yapısı ürün sorumluluğuna da yansımış ve ürün sorumluluğuna başvurularak zararların tazminini sağlamak da karmaşık bir hale gelmiştir.

Çalışmamızda öncelikle Türk Hukukunda ürün sorumluluğunu düzenleyen Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu ile 85/374 sayılı Üye Devletlerin Hatalı Ürün Sorumluluğuna İlişkin Kanun, İkincil Düzenleme ve İkincil Kurallarının Yaklaştırılması Hakkında Konsey Direktifi incelenmiş olup ürün sorumluluğunun gelişimini gösterebilmek adına yargı kararlarına değinilmiştir.

Çalışmamızın amacı hava taşımalarında sorumluluk altında olabilecek kişileri ve sorumluluğun şartlarını tespit edebilmek ve bu bağlamda hava taşımalarında ürün sorumluluğunun gelişimini incelemektir.

Anahtar Kelimeler: Hava Taşımaları, Ürün Sorumluluğu, Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu, Üreticinin Sorumluluğu

ABSTRACT

University : İstanbul Kültür University
Institute : Institute of Graduate Studies
Department : Private Law
Programme : Private Law
Supervisor : Asst. Dr. Muharrem TÜTÜNCÜ
Degree Awarded and Date : Master's Degree – June 2024

PRODUCT LIABILITY IN AIR TRANSPORT

The increase in air transport has concurrently led to a rise in the number of damages stemming from defective products during these transports. The complex structure of the ever-developing aviation sector has also reflected on product liability, and seeking compensation for damages through product liability has become complicated.

In our study, we first examine the Product Safety and Technical Regulations Law, which regulates product liability in Turkish Law, and the Council Directive 85/374/EEC on the Approximation of the Laws, Regulations and Administrative Provisions of the Member States concerning Liability for Defective Products. To illustrate the evolution of product liability, pertinent judicial decisions are also examined.

The aim of our study is to identify the parties potentially liable under product liability in air transport, as well as the conditions requisite for such liability. In this context, the development of product liability in air transport is analyzed

Key Words: Air Transport, Product Liability, Product Safety and Technical Regulations Law, Manufacturer's Liability

GİRİŞ

Günümüz dünyasının hızla gelişen dinamik yapısında hava yolu ile gerçekleştirilen taşımacılık faaliyetleri bu dünyaya adapte olma çabası içerisinde vazgeçilmez bir ulaşım tercihi haline gelmiştir. Hal böyle iken hava yolu ile taşımacılık, küresel ticari piyasanın önemli bir parçasını teşkil etmeye başlamıştır.

Balonlarla başlayan hava yolculukları, tarihsel süreçte kendini ilk gösterdiği andan itibaren toplumun her kesimi tarafından oldukça ilgiyle takip edilmiştir. Bu ilginin en temel kaynaklarından biri insanoğlunun “uçabilme” düşüncesine karşı olan arzudur. Balonların tanıtılmasının ardından gökyüzünde seyredilmeyi deneyimleyen insanoğlu teknolojinin ilerlemesiyle bu deneyimini ilerletmiş ve “uçak” olarak nitelendirilebilecek araçlarla bu arzusunu gerçekleştirmeye devam etmiştir. Dünya üzerinde bir noktadan başka bir noktaya kısa sürede ulaşım sağlayabilmenin kaçınılmaz bir neticesi olarak hava yolu ile taşımacılık, hem eşyaların, ürünlerin daha hızlı dağıtımını sağlayarak ticari hayatın canlanmasına ve gelişmesine öncülük etmiş hem de yolcu taşımalarıyla insanların daha hızlı konum değiştirerek hem iş hayatlarında hem de özel hayatlarında daha aktif olabilmelerine yardımcı olmuştur.

Hava taşımacılığının avantajlarının oldukça fazla olması zamanla taşımacılık sektöründe hava yolu taşımalarının daha sık tercih edilmesine yol açmıştır. Tercihlerin hava yolundan yana olması hem “hava araçlarının” çok hızlı bir şekilde gelişmesini hem de hava ulaşımı trafiğinin artmasını sağlamıştır. Bu artışın ardından hava yolu ile gerçekleşen taşımalarda çeşitli nedenlerden dolayı kazaların gerçekleşmesi ve zararların doğması kaçınılmaz olmuştur. Taşımacılık esnasında doğan zararlar kimi zaman taşıyandan kaynaklanmaktayken kimi zaman bu zararların sebebi hava taşımacılığında kullanılan hava aracındaki ürün hatasından kaynaklanmaktadır. Hal böyle iken zararın hava aracındaki hatadan kaynaklanması halinde zarar gören kişilerin bu zararlarını tazmin edebilmeleri için hava aracının üreticisine başvurma ihtiyaçları doğmuştur.

Günümüzde hava taşımalarında sıklıkla kullanılan uçaklar ve tabii diğer hava araçları oldukça farklı teknik detayı içinde barındırmaktadır. Aynı zamanda hava araçları birçok farklı üretim zincirinden geçmekte ve içerisinde farklı üreticilerin üretiminden geçen farklı bileşen parçaları bulundurmaktadır. Bu sebeple hava yolu ile taşımacılık esnasında hava aracındaki hatadan kaynaklanan bir zararın doğması

halinde zarar görenin sorumluluk altında olan kişiyi tespit edebilmesi, zararın tazmini için başvurabileceği kişiyi belirleyebilmesi oldukça güçtür. Bu güçlük hava aracının karmaşık yapısından ve üretim sürecinin oldukça çeşitli süreçlerden geçmesinden kaynaklanmaktadır.

Bu bağlamda özellikle hava yolu taşımacılığı kapsamında zarar gören kişinin, zararı doğuran hatanın hangi “üründen” kaynaklandığını, nelerin “ürün” olarak değerlendirilebileceğini ve zararın tazminini talep etme aşamasında “üretici” sıfatıyla kimlere başvurabileceğini tayin edebilmesi hususunda çıkan sorunları açıklığa kavuşturabilmek amacıyla işbu çalışma ele alınmıştır. Bunun yanı sıra zarar gören kişinin bu zararın tazminini hangi süreler içerisinde talep edebileceği konusu da çalışmamızın sınırları çerçevesinde aydınlatılmıştır.

Hava yolu taşımacılığının özellikle Amerika Birleşik Devletleri bünyesinde gelişmesi nedeniyle çalışmamızda ABD yargı kararlarına sıklıkla değinilmiştir. Nitekim Hava Taşımacılığında Ürün Sorumluluğu, ortaya çıkan uyuşmazlıklar ve yargı kararları çevresinde şekillenmiştir.

Çalışmamızın sınırlarından sapmamak adına hava yoluyla yapılan taşımalarda ürün sorumluluğuna ilişkin incelemede bulunurken, çalışmamızın şekillenmesine öncülük eden Amerikan Hukuku düzenlemelerine sınırlı olarak değinilmiştir. Bunun dışında Avrupa Birliğinde ürün sorumluluğu açısından getirilen 85/374 sayılı Konsey Direktifi’nde yer alan düzenlemeler ve 85/374 sayılı Konsey Direktifi’ne uyumlu olacak şekilde iç hukukumuzda yer alan Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu inceleme alanımızı şekillendirmiştir. Bunlara ek olarak çalışmamızın konusunun “hava taşımaları” olması sebebiyle hava taşımacılığı hususunda getirilen uluslararası düzenlemelerden de faydalanılması kaçınılmaz olmuştur.

Çalışmamızın ilk bölümünde hava taşımacılığının tarihine değinilmiş olup ilerleyen bölümlerde taşıma sözleşmesinin taraflarından, üretici kavramından ve üreticinin hava yolu ile yapılan taşıma sözleşmesindeki konumundan bahsedilmiştir. Akabinde hava yolu ile yapılan taşımalarda ürün sorumluluğuna ilişkin spesifik düzenlemelerin bulunmaması sebebiyle genel çerçevede ürün sorumluluğu, ürün sorumluluğunun hukuki niteliği ve şartları incelenmiştir. Nihayet hava yolu ile yapılan taşımacılıkta ürün sorumluluğunun nasıl geliştiği yargı kararları ışığında incelenmiş ve bu çerçevede çalışmamız sonlandırılmıştır.

1. Hava Taşımacılığının Tarihsel Gelişimi

1.1. Dünyadaki Gelişim

Wright Kardeşler 1903 yılında Wright 1 uçuşu ile motorlu ve yönlendirilebilir uçuşlarını gerçekleştirdiklerinde insanoğlunun antik çağlardan beri¹ arzusu olan uçabilme eyleminin mümkün olduğunu kanıtlamışlardır.² Wright 1 uçuşu ile hava taşımacılığına ilişkin düzenlemelere duyulan ihtiyacın önemi artmış ve bu konu hukuk bilimi dahil olmak üzere birçok alanın gündeminde yer almaya başlamıştır.

Her ne kadar Wright Kardeşler'in uçuşu ile hava hukuku gündemde yer edinmeye başladıysa da bundan çok daha eski tarihlerde, sıcak hava balonlarının kullanımı konusunda birtakım düzenlemelerin ve uyuşmazlıkların mevcut olduğu görülmektedir.

Fransa'da sansasyon yaratan balon uçuşları, hızla soylular ve ahali dahil olmak üzere halkın neredeyse tüm kesimlerinde ilgi uyandırmıştır. Bu durum sıcak hava balonlarına yapılan yatırımı arttırdığı gibi uçuş denemeleri de günden güne artmıştır.³ Balonların ve uçuşların sayısının artmasıyla yaşanan kazalarda da artış gözlenmiştir. Bu kazaların ardından halkın bazı kesimleri ayaklanma girişiminde bulunurken oluşan bu karşıt topluluğun oluşumu ve sıcak hava balonlarındaki yangın tehlikesi gibi çeşitli risk faktörlerinin ortaya çıkması, artık belli başlı kuralların getirilmesini kaçınılmaz kılmıştır. Nitekim ilk olarak Nisan 1783 itibariyle Lyon kentinde sıcak hava balonlarının yasaklandığına dair bir düzenleme çıkarılmıştır. Yine 23 Nisan 1783 tarihinde Paris'te yanıcı madde ya da havai fişek taşıyan balonlar polis tarafından karaya bağlanmaya başlamıştır. Ardından merkez yetkilileri uçuş için resmi izin gerektiğini duyurmuştur. Sıcak hava balonları için Fransa'da getirilen bu kurallar havacılık hukukunun ilk taşlarını oluşturmuştur.⁴

Fransa'da ortaya çıkan yerel kuralların ardından uçuş kurallarına ilişkin ilk yasalaştırma adımları 1910 yılında gerçekleşen Paris Konferansı'nda atılmıştır. Her ne

¹ Antonis, Chaliakopoulos , “The myth of Daedalus and Icarus: Fly between the extremes”, *TheCollector*. (2021): <https://www.thecollector.com/daedalus-and-icarus/>

²YUDAR, Serhat, Uçak Kanatlarının Değişiminin Geçmişten Geleceğe İncelenmesi, *Havacılık ve Uzay Çalışmaları Dergisi*, cilt 3/4, sayı 2/1, s. 89–109, 2023. <https://doi.org/10.52995/jass.1261471> (erişim tarihi: 10.04.2024)

³CURATOR, R. F., *THE BALLOON ERA*. Psu.edu. Retrieved January 3, 2024. <https://citeseerx.ist.psu.edu/document?repid=rep1&type=pdf&doi=c9c0b286d3f60e04f137c425ac03b51bc1992ee2> ,s.12. (erişim tarihi: 10.04.2024)

⁴ Curator, s .20.

kadar bu konferans uluslararası alanda hava aracının milliyeti, hava aracı sertifikaları ve rota kurallarına ilişkin kuralların ilk kez değinildiği bir konferans olsa da⁵; bu konferans sonucunda elle tutulabilir bir konvansiyonun imzalanmamış olması sebebiyle ilk uluslararası kurallar bu konferans ile belirlenememiştir.⁶

Herhangi bir sonuca varılmayan 1910 Paris Konferansı'nın ardından nihayet havacılık alanındaki ilk hukuki belge olarak 1919'da Paris Konferansı neticesinde imzalanan metin karşımıza çıkmaktadır. İlk hukuki belge olmasının yanı sıra Paris Konvansiyonu hava aracı kavramını ilk kez genel olarak tanımlayan⁷ ve gelecekte karşımıza çıkacak diğer uluslararası antlaşmalara da öncülük edecek olan belge olarak önemini korumaktadır.

Nihayet hava araçları ile taşıma eyleminin başlamasının ardından yük taşımacılığı da kara ve denizin ardından havada da gerçekleşmeye başlamıştır. Bu bağlamda ilk hava yük taşıması olarak adlandırılabilir taşıma yine ilk uçuşu yapan Wright Brothers sayesinde gerçekleşmiştir. 1910 yılında Dyton'dan Columbus'a birkaç top ipeğin hava aracı ile taşınması Wright Brothers'ın hava taşımacılığını başlatan öncü adımı olmuştur.⁸ Özellikle Birinci Dünya Savaşının ardından koloniler arasında mail ve kargo taşımacılığına yönelim artmış hatta bu ihtiyaç doğrultusunda Avustralya, Londra'dan Avustralya'ya 30 gün veya daha kısa sürede uçuş gerçekleştirene 10.000 Pound ödül vereceğini duyurmuştur⁹. Başta Britanya, Hollanda ve Belçika olmak üzere birçok imparatorluk kolonilerine mail ve kargo göndermek için çalışmalar başlatarak havayolu ile kargo taşımacılığının gelişmesine katkı sağlamıştır.¹⁰

1970'lerde geniş gövdeli Jumbo jet uçağı olan, tek seferde 100.000 kg kargo taşıyabilen Boeing 747'lerin piyasaya sürülmesi ile hava yolu ile kargo taşımacılığına

⁵ COOPER, J. C., *The International International Air Navigation Conference, Paris 1910, 2024.* from <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3551&context=jalc> (erişim tarihi: 10.04.2024)

⁶ BİLGE, Suat, *Şikago Havacılık Anlaşmaları ve Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı (O.I.A.C)*, Ankara, 1951, s.197. <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/37957> (erişim tarihi: 10.04.2024)

⁷ DIEDERIKS VERSCHOOR, *An Introduction To Air Law*, Wolters Kluwer Law and Bussiness, 9th Edition, 2012., s.5.

⁸ AIR FREIGHT – HISTORICAL PERSPECTIVE, INDUSTRY BACKGROUND AND KEY TRENDS, <https://airportscouncil.org/wp-content/uploads/2020/03/CHAPTER-1-AIR-FREIGHT-%E2%80%93-HISTORICAL-PERSPECTIVE-INDUSTRY-BACKGROUND-AND-KEY-TRENDS.pdf>, s.8 (erişim tarihi: 10.04.2024)

⁹ SMITH, Sir Ross, SMITH Sir Keith (pioneer aviators.), Gov.au. Retrieved January 8, 2024, from <https://digital.collections.slsa.sa.gov.au/pages/ross-keith-smith> (erişim tarihi: 10.04.2024)

¹⁰ LARSEN, Paul B., SWEENEY, Joseph, GILLICK John, *Aviation Law: Cases, Laws and Related Sources* : Second Edition: Vol. 2nd ed., 2012, s.7.

olan ilgi ve yatırım artmıştır¹¹. Hava yolu taşımacılığında çığır açan ve “Gökyüzünün Kraliçesi”¹² olarak adlandırılan Boeing 747 hala günümüzde kargo taşımalarında sıklıkla kullanılmakta olup sektörün gelişimine desteğini sürdürmektedir.

1.2. Türkiye’deki Gelişim

Dünyada olduğu gibi Türkiye’de de ilk uçuşlar Osmanlı döneminde gerçekleşen balon uçuşlarıdır. 1700’lerin sonunda İstanbul’dan Bursa’ya yapılan iki Türk ve bir İranlı tarafından¹³ yapılan uçuş Osmanlı tarihinde yapılan ilk balon uçuşu olarak kayıtlarda yer almaktadır.¹⁴ Balonun ardından Osmanlı döneminde uçak (tayyare) kullanımına yaklaşım askeri amaçlı olmuş olup tayyarelerin araştırılması ve tayyare kullanacak kişilerin eğitilmesi amacıyla hep yabancı devletlerden yardım alınmıştır.¹⁵

Milli mücadele dönemiyle uçakların savaş alanındaki etkisinin görülmesinin ardından ve Atatürk’ün de yönlendirmeleriyle şimdiki adı Türk Hava Kurumu olan Türk Tayyare Cemiyeti kurulmuştur.¹⁶ Yerli sermaye ile hava taşımacılığının Türkiye’de görülmesi ise ancak 1933 yılında Türk Hava Postaları şirketinin kurulmasıyla karşımıza çıkmaktadır.¹⁷ Havacılığın öneminin git gide arttığı bu dönemlerde Türkiye’de de sektöre yapılan yatırımlar artmış, hatta Sivas’ta uçak motor fabrikası, İstanbul’da ise uçak fabrikası açılarak Türkiye’nin havacılıktaki konumu Avrupa ülkeleri arasında üçüncü sıraya yükselmiştir.¹⁸

¹¹YALÇINKAYA, Akansel, Hava Kargo ve Tehlikeli Maddeler, Anadolu Üniversitesi Yayını (Açık Öğretim Fakültesi), Eskişehir, 2019, s.10.

¹² MCGREAL, C. ‘Queen of the skies’: How the Boeing 747 shaped an era of air travel. *The Guardian*, 2023. <https://www.theguardian.com/business/2023/feb/11/boeing-747-queen-of-the-skies>. (erişim tarihi: 20.04.2024)

¹³YALÇIN, Osman, Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Türk Askeri Havacılığı, Bilig – Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi sayı 96, sayfa 147-176, 2021, s.150.

¹⁴ARI, Ferit, *Osmanlı Devletinde Havacılığın Doğuşu ve Tayyare Alımı İçin Yapılan İaneler (1911-1918)*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, 2017, s.16.

¹⁵ARI, s.20-25.

¹⁶ KÖK, Can Furkan, Hava Yolu İle Yük Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2024, s.22.

¹⁷YALÇINKAYA, s.11.

¹⁸ YILMAZ, Fatma, Türkiye’de Sivil Havacılık Sektörünün Tarihsel Gelişimi ve 2003-2018 Yılları Arasında Sektörün Değerlendirilmesi, Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, cilt 7 , sayı 1, s. 113-129, 2020, s.116. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/956967> (erişim tarihi: 20.04.2024)

Türkiye’deki posta taşımalarının gerçekleşmesi amacıyla kurulan Türk Hava Postaları isimli şirketin kurulmasının ardından yine aynı yılda meclis kararı ile Hava Yolları Devlet İdaresi isimli başka bir şirket kurularak¹⁹ hava taşımacılığına yönelik yatırımlar arttırılmıştır.

Hava taşımacılığının Türkiye’deki gelişimi ise bugünkü Türk Hava Yolları’nın, Devlet Hava Yolları adı altında kurulması ve önceden açılan havacılık şirketlerinin bu çatı altında toplanmasıyla hızlanmıştır.²⁰

Hava taşımacılığına ilişkin yasal düzenlemeler ise öncelikle uluslararası antlaşmaların imzalanmasıyla Türk hukuk sistemine girmiştir.²¹ Sivil havacılık kurallarının kanunlaşması ise 1983 yılında Türk Sivil Havacılık Kanununun²² yürürlüğe girmesi ile gerçekleşmiştir.

2. Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesi

Hava taşımacılığı yapılırken kurulan sözleşmeler yapı itibariyle Taşıma Sözleşmesi olduğundan bu kısımda taşıma sözleşmeleri genel olarak incelenecektir. Taşıma Hukukuna ilişkin düzenlemelerle ilk kez yer verilen 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu’nda da, yine Taşıma Hukuku bakımından yüksek öncelikli uluslararası metinlerden biri olan 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu’nda da taşıma sözleşmesine ilişkin bir tanım yer almamaktadır.

Uluslararası metinlerde yer verilmeyen taşıma sözleşmesinin tanımına ulusal hukukta 1926 tarihli, Cumhuriyet tarihinin ilk Ticaret Kanununda²³ yer verilmiştir. 865 sayılı bu kanunun “Ahkâmı Umumiye” başlıklı bölümünün 887. Maddesinde “*Bir nakliyecinin ücret mukabilinde, eşya veya eşhasın karada, sulara nakillerini taahhüt etmesine nakil mukavelesi itlâk olunur.*”²⁴ denilmekle taşıma sözleşmesinin tanımı yapılmıştır.

¹⁹ YALÇINKAYA, s.11.

²⁰ YALÇINKAYA, s.11.

²¹ Bkz. 1947 tarihinde taraf olunan Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması Şikago Sözleşmesi

²² Bkz. <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.2920.pdf> (erişim tarihi: 20.04.2024)

²³ YARDIMCIOĞLU, Mahmut, *Türk Ticaret Kanununun Tarihsel Süreci*, Al- Farabi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt 3, sayı 2, s. 129-135, 2019, s.133.

²⁴ Bkz. https://www.kanunum.com/files/kanun_tbmm_c004_00865.pdf (erişim tarihi: 20.04.2024)

İlk Ticaret Kanununda yer verilen bu tanıma sonraki kanunlarda direkt olarak yer verilmemiştir. Nitekim 6102 sayılı güncel Türk Ticaret Kanunu'nda taşıma işlerine ilişkin düzenlemelere 850. Maddeden itibaren yer verilmiş olmasına rağmen bu maddelerin içerisinde taşıma sözleşmesinin tanımı yer almamaktadır.

Türk Ticaret Kanunu'nun "*Taşıyıcı*" başlıklı 850. Maddesinde "*(1) Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir. Eşya her türlü yükü de kapsar. (2) Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşyayı varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi veya yolcuyu varma yerine ulaştırmayı; buna karşılık, eşya taşımada yolcu, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır.*" denilmekle dolaylı olarak taşıma sözleşmesinin unsurlarına, taraflarına değinilmiştir.

Taşıma sözleşmesinin tanımı için ve taşıma işlerine ilişkin birçok hususu incelemek amacıyla başvurduğumuz bu maddeden taşıma sözleşmesinin tanımı çıkarılabilmektedir. Özellikle hava taşımaları açısından taşıma sözleşmesi, hava yolu ile eşya, bagaj ya da yolcu taşımakla yükümlendirilen taşıyıcı ile birlikte bu taşıma işine karşılık bir ücret ödemeyi yükümlenen gönderen veya yolcu arasında kurulan sözleşme olarak tanımlanabilir.²⁵

2.1. Hava Yoluyla Taşıma Sözleşmesinin Tarafları

Türk Ticaret Kanunu'nun 850. maddesinde ana başlıklar halinde bahsedildiği üzere taşıma sözleşmesinin tarafları taşıma işini gerçekleştirmekle yükümlenen taşıyıcı, bir yükü taşınması için taşıyıcıya bir ücret ödeyen gönderen veya varma yerine ulaşmak için taşıyıcıya bir ücret ödemekle yükümlü olan yolcu ya da her ikisini birlikte yükümlenen kişi ve taşıma işinin sonunda taşınan yükün teslim edildiği kişi olan gönderilendir.

2.1.1. Taşıyıcı

Taşıma işinin gerçekleşmesinde ve taşıma sözleşmesinin kurulmasında en çok bahsi geçen ve belki de taşıma işlerinde asıl uyumsuzlukların kaynağı olan kişi taşıyıcıdır. Türk kanun koyucusunun taşıyıcı kavramına verdiği önemi, "*Taşıma*

²⁵ ÜLGEN, Hüseyin, Hava Taşıma Sözleşmesi, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1987, s.41; GÖLCÜKLÜ, İlyas, Hava Hukuku, Birinci Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2018, s.9.

İşleri” başlıklı dördüncü kitapta yer alan düzenlemelere “taşıyıcı” kavramının tanımı ile başlamasından anlayabiliriz.

Taşıma hukukunu ilgilendiren Varşova Konvansiyonu ve Montreal Konvansiyonu incelendiğinde bu metinlerde genel bir taşıyıcı kavramının tanımının yapılmadığı görülmektedir. Ancak ek konvansiyon olan 1961 tarihli Guadalajara Konvansiyonu’nda yine geniş bir taşıyıcı tanımı yer almasa da taşıyıcının türlerine yer verilerek farklılıkların gösterildiği görülmektedir.

Taşıyıcının tespitinin bu denli önemli olmasının sebebi olası bir olayda sorumluluğun kime ait olacağını belirlenebilmesidir. Zira taşıma işleri bakımından bir hayli yükümlülüğü olan dolayısıyla sorumluluk altında bulunan taşıyıcının tespiti, zararların giderilmesi için başvurulacak kişinin de tespiti anlamına gelmektedir.

Türk Ticaret Kanunu’nun 850. Maddesi uyarınca, taşıma sözleşmesi kapsamında bir eşya veya yolcu ya da her ikisini birlikte taşımayı üstlenen ve bunun karşılığında yolcudan veya eşyayı gönderenden bir ücret almaya hak kazanan kişi taşıyıcı olarak tanımlanır.²⁶ Bu bağlamda taşıyıcının taşıma işini hatıra binaen değil bir ücret karşılığında yapıyor olması gerekmektedir.²⁷ Bununla birlikte taşıyanın taşıma işini gerçekleştirirken kullandığı aracı hangi sıfatla kullandığının bir önemi bulunmamaktadır. Diğer bir deyişle taşıyıcı, maliki olduğu bir araçla taşıma işini yerine getirebileceği gibi maliki olmadığı bir araçla da taşıma işini ifa etmesinde herhangi bir sakınca bulunmamaktadır.²⁸

Taşıyıcının belirlenmesinde tartışma konusu olan hususlardan biri de taşıyıcının taşıma işini meslek edinip edinmemesi üzerinedir. Kimi yazarlar eski Ticaret Kanunu’nun 763. Maddesindeki hüküm²⁹ dolayısıyla taşıyıcının taşıma işini meslek edinerek ifa ediyor olması gerektiğini, aksi halde meslek edinmeksizin yapılan taşımalarda taşıma işini gerçekleştiren kişinin taşıyıcı sıfatını kazanmayacağını

²⁶ÜLGEN, s.61.

²⁷ BİRİNCİ UZUN, Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2020, s.57; ARKAN, Sabih, “Yolcu Taşımalarında Karşılaşılan Bazı Hukuki Sorunlar Üzerinde Düşünceler”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, , Cilt 12, Sayı 1, 1978, sayfa 13-25. (ARKAN, Yolcu Taşımaları), s.13; GENÇTÜRK, Muharrem, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006, s.26.

²⁸ ARKAN, Yolcu Taşımaları, s.13; MCNAIR, Lord, The Law of The Air, Stevens & Sons Ltd, 3rd Edition, London, 1964, p.138.

²⁹ 6762 sayılı eski Türk Ticaret Kanunu “*Taşıyıcı Olmayan Kimseler*” başlıklı m.763 “*Eşya veya yolcu taşımayı arazi olarak taahhüt eden kimse hakkında da bu kısım hükümleri tatbik olunur.*”

savunmaktadır.³⁰ Bunun yanı sıra diğer görüşü savunanlar taşıyıcı sıfatını kazanan kişinin belirlenebilmesi için yalnızca taşıma taahhüdünde bulunulmasının yeterli olduğu, taşıma işinin meslek olarak edinilmesinin şart olmadığı kanaatindedirler.³¹

Hava taşımacılığı açısından uluslararası kaynaklarda yer alan taşıyıcı konusunun ardından iç hukuktaki düzenlemelere baktığımızda, "Hava Taşıyıcısı" başlıklı tanımın 2013 tarihli "Hava Ulaşımını Kolaylaştırma Yönetmeliği"nin 4. Maddesinde yer aldığı görülmektedir. Bu düzenlemede hava taşıyıcısı, "hava taşıma araçları ile belirli bir tarife dahilinde bir servis hizmeti veren veya bu kapsamdaki bir hizmeti işleterek posta çeki, yük veya yolcu nakliyesi sağlayan yerli ve yabancı hava şirket" şeklinde tanımlanmıştır.³² Bu tanımdan da anlaşılacağı üzere taşıyıcının tespiti için taşıma taahhüdünde bulunulması yeterli olup taşıyıcı sıfatını kazanacak kişinin hava aracının maliki olup olmamasına ilişkin bir şart aranmamıştır.³³ Bunun dışında her ne kadar Türk Sivil Havacılık Kanununda³⁴, ücreti mukabilinde hava araçlarıyla yük veya yolcu taşıma vaadinde bulunan ve ticari bir amaç güden gerçek ve tüzel kişilerin Ulaştırma Bakanlığından izin ve ruhsat almaları gerektiği düzenlenmişse de bu gerekliliğin taşıyıcı sıfatının kazanılması açısından herhangi bir öneminin bulunmadığı; bahsedilen izin alınmasa dahi taşıma vaadinde bulunan kişinin taşıyıcı sıfatını kazanacağını belirtmekte fayda vardır.³⁵

Yukarıda da belirtildiği üzere taşıma hukukunun yapı taşlarını oluşturan uluslararası metinlerde taşıyıcı kavramının tanımı yer almasa da 1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonunda taşıyıcının farklı görünümüne ve bu görünümlerin farklılıklarına değinilmiştir. Bu görünümlere aşağıda değinilecektir.

³⁰ ÜLGEN, s.60; BİRİNCİ UZUN, s.57; ARKAN Yolcu Taşımaları, s.14.

³¹ AKKURT, Sinan Sami, Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu İle Yolcu Taşımacılığından Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk, 2. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2018, s.111.

³²Bkz.

<https://www.mevzuat.gov.tr/File/GeneratePdf?mevzuatNo=18720&mevzuatTur=KurumVeKurulusYonetmeliği&mevzuatTertip=5> madde 4, (m) bendi. (erişim tarihi: 23.04.2024)

³³ AKKURT, s.110.

³⁴ TSHK, m.18-19

³⁵ ÜLGEN, s.61; AKKURT, s.112.

2.1.1.1. Akdi Taşıyıcı

İlk olarak Guadalajara Konvansiyonunda karşımıza çıkan akdi taşıyıcı, konvansiyonun birinci maddesinde “*bir yolcu veya göndericiyle veya yolcu veya gönderici adına hareket eden bir şahısla Varşova Sözleşmesi uyarınca bir taşıma sözleşmesi akdeden kişi*” olarak tanımlanmıştır. Bu tanımın ardından Montreal Konvansiyonunun 39. Maddesinde “anlaşmalı taşıyıcı”³⁶ başlığıyla “*bu Konvansiyon çerçevesinde bir yolcu veya gönderen ile ya da yolcu veya gönderen adına hareket eden kişi ile bir taşıma sözleşmesi kuran kişi*” şeklinde akdi taşıyıcının tanımı yapılmıştır.

TTK’de ise yalnızca yukarıda belirtilen genel “taşıyıcı”³⁷ başlıklı bir düzenleme ile birlikte “Fiili Taşıyıcı”³⁸ başlıklı düzenleme yer almaktadır. Kanun koyucu ayrı bir başlık açarak akdi taşıyıcının tanımı yapmamakla birlikte fiili taşıyıcıya ilişkin düzenlemenin içerisinde akdi taşıyıcıdan “asıl taşıyıcı” şeklinde bahsetmektedir.

Yukarıda bahsedilen düzenlemelerden yola çıkıldığı üzere akdi taşıyıcı, taşıma taahhüdünde bulunarak gönderen veya yolcu ya da gönderen veya yolcu namına hareket eden kişi ile taşıma sözleşmesini kuran taraf olarak tanımlanabilir.³⁹

Daha önce de belirtildiği gibi akdi taşıyıcının tespitinde; taşıma taahhüdünde bulunarak sözleşmeyi kuran kişinin, taşımına işinde kullanılacak olan aracın maliki ya da charter borçlusu veya işleteni olması şartı aranmamaktadır.⁴⁰

Bu bağlamda akdi taşıyıcıyı belirleyebilmek için temel kriter taşıma taahhüdüdür. Bu doğrultuda seyahat acenteleri gibi esas görevleri aracılık olan işletmeler, aracı sıfatlarından bağımsız olarak bir taşıma taahhüdünde bulunurlarsa bu durumda bu işletmeler taşıyıcı sıfatını kazanacaklardır.⁴¹ Doktrinde her ne kadar aracı sıfatlarını kullanarak işlem yapılırsa dahi bu tip işletmeler tarafından bir seyahat güvencesi verilmesi, bu doğrultuda sorumluluğun kendilerine ait olduğuna dair bir izlenim

³⁶ MonK m.39, Konvansiyonun İngilizce metninde, Türkçeye “anlaşmalı taşıyıcı” şeklinde çevrilmesi uygun olan “contracting carrier” başlığı kullanılmıştır.

³⁷ TTK m.850

³⁸ TTK m.888

³⁹ ÜLGEN, s.61; ADIGÜZEL, Burak, Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç), Adalet Yayınevi, Beşinci Baskı, Ankara, 2022, s.33; KANER, İnci, Hava Hukuku (Hususi Kısım), 2. Baskı, İstanbul, 2004, s.49.

⁴⁰ ÜLGEN, s.61, ARKAN, Yolcu Taşımaları, s.13, MCNAIR, p.138.

⁴¹ ÜLGEN, s.61; KÖK, s.79.

oluşturulması halinde akdi taşıyıcı sıfatının bu işletmelere kazandırılacağı belirtilmektedir.⁴²

2.1.1.2. Fiili Taşıyıcı

Türk Ticaret Kanununun 888. Maddesinde ele alınan fiili taşıyıcı kavramı, taşıma hukuku literatürüne uluslararası anlamda ilk kez 1961 tarihinde Guadalajara Konvansiyonu ile girmiştir. Fiili taşıyıcıya ilişkin tanım Konvansiyonun birinci maddesinde yer almaktadır. Buna göre fiili taşıyan; “*akdi taşıyıcıdan başka, akdi taşıyıcıdan aldığı yetkiye istinaden taşıma işini tamamen veya kısmen icra eden, fakat Varşova Konvansiyonu çerçevesinde ardışık taşıma işini ifa eden taşıyan olmayan kişi*”⁴³ şeklinde tanımlanmıştır. Bu tanımdan anlaşıldığı üzere fiili taşıyıcı taşıma işinin tamamını ya da bir kısmını fiilen icra eden, esasen taşıma sözleşmesinin tarafı olmayıp bu taşıma işinin yetkisini akdi taşıyıcıdan alan kişidir.⁴⁴

Fiili taşıyıcı ile alt taşıyıcı kavramlarının bazen birbirine karıştığı görülmektedir. Fiili taşıyıcı teorik olarak her zaman bir alt taşıyıcı iken her alt taşıyıcı fiili taşıyıcı olmayabilir. Alt taşıyıcı ise fiili taşıyıcıdan ayrı olarak her zaman taşıma işini fiilen gerçekleştirmemekle birlikte, taşıma sözleşmesinin gönderen/yolcu ile akdi taşıyıcı arasında kurulmasının ardından, akdi taşıyıcı tarafından taşıma işinin devredildiği kişidir.⁴⁵ Bununla birlikte eşya taşımalarında alt taşıyıcının asıl taşıyıcının ifa yardımcısı olduğu ifade edilmektedir.⁴⁶

Akdi taşıyıcının taşıma işinin tamamından sorumlu olmasının yanında fiili taşıyıcı yalnızca, kendi yerine getirdiği kısımdan sorumlu olmaktadır.⁴⁷ Fiili taşıyıcı tarafından ifa edilen taşıma işi için fiili taşıyıcının ve akdi taşıyıcının müteselsil sorumluluğu doğmaktadır.⁴⁸

⁴² AKKURT, s.114.

⁴³ GuaKon m.1.c İngilizce çevirisi: ““actual carrier” means a person other than the contracting carrier, who, by virtue of authority from the contracting carrier, performs the whole or part of the carriage completed in paragraph (b) but who is not with respect to such part a successive carrier within the meaning of the Warsaw Convention.”

⁴⁴ BİRİNCİ UZUN, s.60; KÖK, s.80.

⁴⁵ ADIGÜZEL, s.36; ÜLGEN, s.63.

⁴⁶ ADIGÜZEL, s.37.

⁴⁷ BİRİNCİ UZUN, s.60; KÖK, s.80

⁴⁸ BİRİNCİ UZUN, S.60,

2.1.1.3. Mütevali Taşıyıcı

İngilizce metinlerde *Successive Carrier* olarak adlandırılan mütevali taşıyıcıya doktrinde Müteakip Taşıyıcı denildiği de görülmektedir.⁴⁹

Uluslararası kaynaklardan Varşova Konvansiyonunda karşımıza çıkan mütevali taşıyıcı, “*ister tek bir anlaşma ile ister birden çok anlaşma ile kurulsun, taraflarca tek bir iş olarak kabul edilen ve bu Sözleşme açısından bölünmez bir taşıma sayılan, birbirinin ardına birden fazla hava taşıyıcısı tarafından yapılan taşımayı gerçekleştiren taşıyıcıların her biri.*” şeklinde tanımlanmıştır.⁵⁰ Mütevali taşıyıcının tanımı Varşova Konvansiyonunun ardından Montreal Konvansiyonunda da oldukça benzer bir tanımla yer almaya devam etmiştir.

Mütevali taşıyıcının tespitinde önemli olan birkaç husus bulunmaktadır. Öncelikle birden fazla taşıyıcı ile gerçekleştirilen taşıma işinin tek bir taşıma işi sayılması konusunda tarafların anlaşmış olması gerekmektedir. Diğer bir deyişle her ne kadar farklı taşıyıcılar tarafından ifa ediliyor olsa da taşıma işinin bir bütün olarak tek bir taşıma işini teşkil etmesi gerekmektedir.⁵¹ Burada esasen bütün sayılan taşıma işi farklı bölümlere ayrılmakta ve bu ayırım neticesinde her bölümün farklı bir taşıyıcı tarafından ifa edileceği kabul edildiğinden, her mütevali taşıyıcı kendi yükümlü olduğu bölüm açısından akdi taşıyıcı sayılacaktır.⁵²

Taşıma sözleşmesi kurulurken hangi bölümün hangi taşıyıcı tarafından ifa edileceğinin detaylıca belirtilmesi zorunlu değildir. Yalnızca farklı bölümlerde taşıyıcı değişikliği olacağı konusunda anlaşmaya varılması yeterli sayılacaktır.⁵³ Burada asıl önemli husus tarafların bu doğrultudaki iradelerini ortaya koymalarıdır.⁵⁴ Gönderenin veya yolcunun haberi olmadan, onların iradesi dışında taşıma işinin başka taşıyıcıları devri söz konusu olur ise artık burada mütevali taşımadan bahsedilmesi mümkün olmayacaktır.⁵⁵

⁴⁹ ADIGÜZEL, s.37

⁵⁰ VarşKon. M.1/3, İngilizce metin: “carriage to be performed by several successive carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage, if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it had been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts...”

⁵¹ SÖZER, Bülent, Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi, 2. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2009, s.47; BİRİNCİ UZUN, s.61.

⁵² BİRİNCİ UZUN, s.61.

⁵³ BİRİNCİ UZUN, s.62.

⁵⁴ ÜLGEN, s.66.

⁵⁵ AKKURT, s.121.

2.1.2. Gönderen veya Yolcu

Ne uluslararası düzenlemelerde ne de ulusal hukukumuzdaki düzenlemelerde gönderen kavramı tanımlanmamıştır. Bu sebeple gönderenin tespiti için taşıma hukukuna yönelik diğer düzenlemelerden yararlanma zarureti hasıl olmuştur.

Gönderenin tespiti esasen taşıma sözleşmesinde taşıyıcının karşısında kimin yer aldığını ve kimin ücret ödemekle yükümlü olduğunu saptamak adına önem arz etmektedir. Zira Türk Ticaret Kanununun 850. Maddesinde “*eşya taşımada gönderen ve yolcu taşımada yolcu, taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlanır.*”⁵⁶ Denilmekle taşıma sözleşmesinin bir unsuru olan ücret yükümlülüğünün gönderene veya yolcuya ait olduğu belirtilmiştir.

Bunun dışında hava taşımalarında ise Türk Sivil Havacılık Kanununda⁵⁷ ve Varşova Konvansiyonunda⁵⁸; mütevali taşımaların söz konusu olduğu durumlarda bir kaza veya gecikme meydana gelmesi halinde ilk taşıyıcıya başvurarak talepte bulunma hakkı gönderene veya yolcuya verilmiştir. Dolayısıyla talepte bulunacak kişiyi saptayabilmek adına gönderenin tespiti önem arz etmektedir. Bununla birlikte gönderen aynı zamanda gönderilecek olan eşyayı taşıyıcıya teslim edecektir ancak burada eşyanın direkt gönderen tarafından veya gönderen adına bir başkası tarafından taşıyıcıya teslim edilmesi bir önem arz etmeyecek, gönderenin belirlenmesi konusunda değişikliğe yol açmayacaktır.⁵⁹

Doktrinde gönderenin tanımı, taşıyıcı ile taşıma sözleşmesi kurarak taşıyıcının karşısında yer alan taraf şeklinde yapılmaktadır.⁶⁰ Gönderenin gerçek kişi veya tüzel kişi olması açısından herhangi bir sorun bulunmamakta olup gönderenin gerçek kişi olması da tüzel kişi olması da mümkündür.⁶¹

⁵⁶ TTK m.850 f.2

⁵⁷ TSHK m.129 f.3 “*Bagaj ve yük taşımalarında, yolcu veya göndericinin ilk taşıyıcıya ...talepte bulunma hakları vardır.*” Denilmekle kanun metninde yer alan “gönderici” kavramı ile gönderenin kast edildiği kabul edilmektedir.

⁵⁸ VarşKon m.30 f.3 İngilizce Metin: “As regards luggage or goods, the passenger or consignor will have right of action against the first carrier...”

⁵⁹ ÖZEL, Bilal, Türk Ticaret Kanunu Çerçevesinde Karayolu ile Eşya Taşımalarında Gönderenin Sorumluluğu, Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Doktora Tezi, Konya, 2020, s.30.

⁶⁰ ADIGÜZEL, s.40; KÖK, s.84; ÜLGEN, s.69.

⁶¹ ADIGÜZEL, s.40.

Eşya taşımalarında gönderenin gönderdiği eşyanın maliki olması şartı aranmamaktadır.⁶² Yani bir kimsenin kendisine ait olmayan bir eşyanın taşınması amacıyla taşıma sözleşmesi kurarak taşıyıcının karşısında yer alması mümkündür. Doktrinde bu husus, taşıma işleri komisyoncusunun⁶³ maliki olmadığı eşyayı taşıttırması için kurduğu taşıma sözleşmesi ile örneklendirilmektedir.⁶⁴ Zira taşıma komisyoncusu esasen müvekkilinin mülkiyetinde olan eşyanın taşınması için taşıyıcı ile taşıma sözleşmesi kurmakta ve kendisi bizzat taşıma sözleşmesinin tarafı olmaktadır. Eşyanın esas maliki ise taşıma sözleşmesinin tarafı olmamaktadır.

Taşıma sözleşmesinin bizzat gönderen ve taşıyıcı arasında kurulması mümkün olduğu gibi gönderenin ve taşıyıcının temsilcileri aracılığıyla da kurulabilir.⁶⁵ Bu durumda taşıma sözleşmesi temsil aracılığıyla kurulduğundan gönderen sıfatı temsilcide değil temsil olunan kişide olacaktır.⁶⁶

Taşıma işinin bir eşya taşınması değil de yolcu taşınması olduğu durumlarda ise gönderenden değil yolcudan bahsedilecektir. Zira artık burada taşıyıcının karşısında onunla sözleşme akdeden kişi yolcu olacaktır.⁶⁷

Her ne kadar gönderenin gerçek veya tüzel kişi olabileceğinden bahsedildiyse de yolcunun tüzel kişi olamayacağı aşikardır. Zira bir tüzel kişiliğin bedene bürünerek varma yerine ulaşma saikiyle taşıma sözleşmesi kurması hayatın olağan akışına aykırı olacaktır. Dolayısıyla yolcu ancak gerçek kişi olabilecektir.⁶⁸ Burada bahsedilen gerçek kişi olan yolcunun canlı olması gerekmekte olup ölmüş kişiler taşıma sözleşmesi kapsamında yolcu sayılmayacaktır.⁶⁹

Bununla birlikte bir kimsenin yolcu sayılabilmesi için taşıyıcı ile bir taşıma sözleşmesi kurmuş olması gerekmektedir. Diğer bir deyişle hatır taşınmasına istinaden yolculuk eden kimse ile taşıma aracına taşıyıcının haberi olmadan binen kimse taşıma sözleşmesinin tarafı olmadığından bu kapsamda yolcu olarak adlandırılmaz.⁷⁰

⁶² ADIGÜZEL, s40; KULA, Nil , Türk Eşya Taşıma Hukuku, Seçkin Yayıncılık, 1. Baskı, Ankara, 2018, s.80.

⁶³ TTK m.917

⁶⁴ ADIGÜZEL, s.40

⁶⁵ ARKAN, Sabih, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1982, (ARKAN) s.20

⁶⁶ ÜLGEN, s.70

⁶⁷ ADIGÜZEL, s.40

⁶⁸ ERİŞ, Gönen, Açıklamalı – Gereççeli – İhtihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2015, s.218.

⁶⁹ ADIGÜZEL, s.40

⁷⁰ ÜLGEN, s.69

Gönderenin veya yolcunun tespiti hava taşımalarında ürün sorumluluğu açısından da önem arz etmektedir. Zira hava taşımalarında esasen taşıma sözleşmesinin tarafı olan gönderen veya yolcu, hava aracında bir hata oluşması halinde yüksek ihtimalle bu hatadan zarar gören kişiler olacaklardır.

2.1.3. Gönderilen

Esasen taşıma sözleşmesinin ilgilisi⁷¹ olarak adlandırılan gönderilene ilişkin uluslararası metinlerde de iç hukukta da herhangi bir tanım bulunmamaktadır. Bu sebeple gönderilenin tanımını yapma görevi doktrine düşmüş olup doktrinde bu tanım “varma yerinde eşyayı teslim alacak ve kendi lehine taşıma sözleşmesi akdedilmiş olan kişi”⁷² şeklinde yer almaktadır. Nadiren de olsa gönderen ile gönderilenin aynı kişi olduğu durumlar ortaya çıkabilmektedir.⁷³

Her ne kadar ücret ödeme yükümlülüğü gönderene ait olsa da sözleşme ile ücretin gönderilen tarafından yüklenileceği kararlaştırılabilir.⁷⁴ Bu durumda taşınan eşyanın teslimini talep edecek olan gönderilenin öncelikle taşıma ücretini ödemesi gerekecektir.⁷⁵

Gönderilenden taşıma sözleşmesinin ilgilisi olarak bahsederek gönderilene esasen taşıma sözleşmesinin tarafı kabul etmeyenler olduğu gibi gönderilene taşıma sözleşmesinin zorunlu bir tarafı olarak kabul edenler de mevcuttur.⁷⁶ Oysa gönderilene ihtiyaç duyulmadan kurulması mümkün olan taşıma sözleşmeleri de mevcuttur.⁷⁷ Doktrinde buna örnek olarak çöp taşımacılığı verilmiştir.⁷⁸ Zira gerçekten de herhangi bir gönderilen olmadan yalnızca çöpün döküleceği yer belirlenerek gönderen ile taşıyıcı arasında taşıma sözleşmesi kurulması mümkündür.

Gönderilen, taşıma sözleşmesinde hiç belirlenmemiş olup taşıma esnasında belirlenebileceği gibi önceden belirlenen gönderilenin değişmesi de mümkündür.⁷⁹

⁷¹ ADIGÜZEL, s.41

⁷² ÜLGEN, s.70; ADIGÜZEL, s.41

⁷³ ADIGÜZEL, s.41

⁷⁴ ADIGÜZEL, s.40

⁷⁵ KÖK, s.86

⁷⁶ KÖK, s.87

⁷⁷ ADIGÜZEL, s.41

⁷⁸ ADIGÜZEL, s.41

⁷⁹ ADIGÜZEL, s.42

2.2. Taşıyıcının Sorumluluğu

2.2.1. Taşıyıcının Sorumlu Olduğu Haller

2.2.1.1. Eşya Taşımalarından Doğan Sorumluluk

Eşya taşımalarında taşıyıcının asli yükümlülüğü, gönderen ile kurulan taşıma sözleşmesine konu olan eşyanın kendisine teslim edildiği şekliyle, anlaşılan sürede gönderilene taşınması, ulaştırılmasıdır. Esasen taşıma hukuku düzenlemelerinin amacı taşıyıcının taşıma işini gerçekleştirirken nelere özen göstermesi gerektiği hususlarını saptamaktır. Yukarıda bahsedildiği üzere eşya taşımalarında taşıyıcıdan beklenen, söz konusu eşyayı zamanında, kendisine teslim edildiği biçimde taşımaktır. Dolayısıyla öncelikle taşıyıcının kendisine teslim edilen eşyaya belirli bir özeni göstererek eşyanın herhangi bir hasara uğramamasını sağlaması ardından sözleşme ile belirlenen sürede teslimini gerçekleştirmesi gerekmektedir. Bu sebeple taşıyıcının eşya taşımalarından doğan sorumluluğunu zıya ve hasar sebebiyle doğan sorumluluk ve gecikme sebebiyle doğan sorumluluk şeklinde ikiye ayırmakta bir sakınca bulunmamaktadır.

2.2.1.1.1. Taşıyıcının Zıya ve Hasar Sebebiyle Doğan Sorumluluğu

Gerek iç hukukumuzda gerekse uluslararası düzenlemelerde, taşıma sözleşmesinin konusu olan eşyanın/yükün zayi olması, yükte herhangi bir hasarın meydana gelmesi veya yükün kaybolması halinde taşıyıcının sorumlu olacağı düzenlenmiştir.⁸⁰ Taşıma işlerinde taşıma sözleşmesine konu olan eşyanın taşıyıcı tarafından teslim alınmasına müteakip taşıyıcı eşyanın zilyedi konumuna geleceğinden⁸¹ taşıyıcının sorumluluğu da bu teslim ile doğmaya başlayacaktır.⁸²

⁸⁰ TSHK m.121, VarşK. m.18.

⁸¹ ŞAMLI, Kübra Yetiş, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar Ve Geç Teslimden Sorumluluğu, İstanbul, Oniki Levha Yayıncılık, 2013, s. 46.

⁸² UYAROĞLU, Merve, Eşya Taşıma Hukukunda Hasar, Zıya ve Gecikmeden Doğan Bildirim Süreleri, Türkiye Adalet Akademisi Dergisi, Yıl:14 Sayı: 55, Temmuz 2023, s.379.

2.2.1.1.1.1. Zıya

Taşıma hukuku bağlamında zıya, taşıma sözleşmesi ile taşıyanın taşımakla ve gönderilene ulaştırmakla yükümlü olduğu eşyanın teslim edilemeyecek hale gelmesi⁸³, telef olması⁸⁴ veya yok olması ya da azalması⁸⁵ anlamına gelmektedir. Taşıma sözleşmesine konu olan eşyanın ortadan kaybolması, yok olması veya çalınması halinde tam zıyanın varlığından söz edilecek olup oluşan bu teslim imkansızlığı durumunun hukuki bir sebeple veya fiili bir sebeple oluşması mümkündür.⁸⁶ Bununla birlikte bir otorite tarafından taşıma sözleşmesine konu olan eşyaya el konulması halinde de eşyanın zıyaa uğradığı kabul edilmektedir.⁸⁷ Ayrıca taşıma sözleşmesi ile belirlenen kişiden yani sözleşme ile kararlaştırılan gönderilenden başka birisine eşyanın teslim edilmesi veya gönderilene hiç teslim edilmemesi halinde de tam zıyanın varlığı kabul edilmektedir.⁸⁸ Şayet kaybolan eşyanın makul bir sürenin ardından bulunmasıyla birlikte tekrardan taşıyıcının tasarrufuna geçmesi halinde ortada bir zıyan olmadığı kabul edilmektedir.⁸⁹ Özellikle hava taşımaları açısından makul sürenin takdirinde uluslararası metinlerde⁹⁰ ve TSHK'da⁹¹ yer alan 7 günlük sürenin dikkate alınması ve kesin zıya karinesine dikkat edilmesi gerekmektedir.⁹²

Taşıma sözleşmesi ile kararlaştırılan eşya tamamen zıyaa uğrayabileceği gibi, eşyanın sadece bir bölümü de zıyaa uğrayabilir. Bu durumda kısmi zıyanın varlığı söz konusu olacaktır.⁹³ Kısmi zıyanın varlığından bahsedebilmek için teslim aşamasında eşyanın ağırlık, hacim veya miktar yönünden eksikliğinin söz konusu olması gerekmektedir.⁹⁴ Bu duruma örnek olarak belli adette aynı ürünün taşınması esnasında bu ürünlerden bir veya birkaçının telef olması gösterilebilir.⁹⁵ Şayet taşıyıcıya tek bir taşıma sözleşmesi ile yükümlendirilen taşıma işindeki eşyalardan tek tip olmaması,

⁸³ ARKAN, s.47.

⁸⁴ ÜLGEN, s.179.

⁸⁵ CANBOLAT, s.68.

⁸⁶ ADIGÜZEL, s.149, ÜLGEN, s.179.

⁸⁷ ARKAN, s.49-50.

⁸⁸ ADIGÜZEL, s.149-150., AKINCI, 93.

⁸⁹ ADIGÜZEL, s.150.

⁹⁰ MonK m. 13/3, VarşKon m.13/3.

⁹¹ TSHK m.114/3.

⁹² ÜLGEN, s.179.

⁹³ ADIGÜZEL, s.150.

⁹⁴ AKINCI, s.87.

⁹⁵ ADIGÜZEL, s.151.

farklı çeşitlerde ürünler olması halinde bu ürünlerden bir veya birkaçının kaybolması durumunda tam ziyadan söz edilecektir.⁹⁶

Taşıma sözleşmesine konu olan eşyanın zıyaa uğraması halinde ne tür ve ne miktarda tazminat talep edilebileceği açıkça düzenlenmemiştir.⁹⁷ Bu sebeple doktrinde bu bağlamda talep edilebilecek olan tazminat hususunda Türk Ticaret Kanunu m.880 ve devamındaki hükümlerden yararlanılabileceği belirtilmiştir.⁹⁸

2.2.1.1.1.2. Hasar

Taşıma sözleşmesine konu olan eşyanın hasara uğraması zıyadan farklı olarak teslim edilememe durumunu içinde barındırmaz.⁹⁹ Hasar durumunda eşyada maddi bir kötüleşme ve değerde azalma söz konusu olur.¹⁰⁰ Hasar durumuna örnek olarak eşyanın bozulması, eşyaya kötü bir kokunun sinmesi, eşyanın kırılması, kirlenmesi¹⁰¹ gösterilebilir.¹⁰² Bahsedilen bu durumların eşya üzerinde kalıcı olmaması yani bu durumların kendi kendine ortadan kalkabiliyor olması halinde ortada herhangi bir hasarın söz konusu olmadığı söylenebilecektir.¹⁰³ Yine zıya konusunda olduğu gibi taşıma hukukunda eşyada hasarın meydana gelmesi halinde tazminat müessesesine ilişkin yine Türk Ticaret Kanunu m.880 ve devamında yer alan hükümlere bakılarak tazminatın miktarının takdir edilmesi gerekecektir.¹⁰⁴

2.2.1.1.1.3. Özen Yükümlülüğünün İhlali

Daha evvel de belirtildiği gibi taşıma sözleşmesi ile taşıyanın üstlendiği yükümlülük, sözleşme ile belirlenen eşyayı gönderilene sözleşme ile belirlenen zamanda eksiksiz olarak ulaştırma/teslim etme yükümlülüğüdür. Taşıyıcının bu yükümlülüğünü yerine getirebilmesi için belirli bir özeni göstermesi gerekmektedir.¹⁰⁵

⁹⁶ ARKAN, s.50.

⁹⁷ KÖK, s.107.

⁹⁸ KÖK, s.107.

⁹⁹ ADIGÜZEL, s.151-152.

¹⁰⁰ ÜLGEN, s.181.

¹⁰¹ KÖK, s.106.

¹⁰² ADIGÜZEL, s.152.

¹⁰³ CANPOLAT, s.68.

¹⁰⁴ KÖK, s.106.

¹⁰⁵ ÜLGEN, s. 169.

Taşıyıcının sorumluluğu, bu özen yükümlülüğünü ihlal etmesi ve eşyada herhangi bir zıya veya hasar oluşması halinde doğacaktır. Daha önce de belirttiğimiz gibi taşıyıcının özen yükümlülüğü, taşıma sözleşmesi ile kararlaştırılan eşyanın taşıyıcıya taşınma gayesiyle teslim edilmesiyle başlayacaktır.¹⁰⁶ Şayet taşıma sözleşmesi ile *parça şeklindeki birden fazla eşyanın taşınması hususunda* anlaşılmış ise her parçanın teslimiyle taşıyıcının özen yükümlülüğü başlayacaktır.¹⁰⁷ Taşıyıcının özen yükümlülüğünün ve dolayısıyla sorumluluğunun sona ereceği an ise eşyanın gönderilene teslim edildiği yani eşyanın zilyetliğinin taşıyıcıdan gönderilene geçtiği andır.¹⁰⁸

2.2.1.1.4. İlliyet Bağı

Pek çok hukuki durumda olduğu gibi taşıma hukukunda da meydana gelen zarar ile bu zararı doğuran olay arasında illiyet bağının bulunması, taşıyıcının sorumlu tutulabilmesi için gereklidir.¹⁰⁹ Diğer bir deyişle taşıma sözleşmesine konu olan eşyanın taşınması sırasında gelişen durum ile eşyada meydana gelen hasar veya zıya arasında illiyet bağı bulunmaması halinde taşıyıcı sorumlu tutulamayacaktır.

2.2.1.1.2. Taşıyıcının Gecikme Sebebiyle Doğan Sorumluluğu

Daha önce de bahsedildiği üzere taşıma sözleşmesi ile taşıyıcıya yüklenen edim, sözleşme ile kararlaştırılan eşyayı yine sözleşme ile kararlaştırıldığı tarihte gönderilene teslim etmektir.¹¹⁰ Hayatın olağan akışında taşıma faaliyetinin gerçekleştirilmesi esnasında gecikmelerin yaşanması oldukça muhtemeldir. Taşıma sözleşmesinin taraflarının taşıma süresini açık olarak belirleyebileceği gibi, süre tayininin zımni olarak gerçekleştirilmesi de mümkündür.¹¹¹ Taşıma işinin başlamasının ardından belirlenen sürenin uzatılması da olasıdır.¹¹² Tarafların herhangi bir süre belirlemesi zaruri değildir. Nitekim taraflar aralarında süre konusunda

¹⁰⁶ CANPOLAT, s.64.

¹⁰⁷ ADIGÜZEL, s.154.

¹⁰⁸ KÖK, s.104-105.

¹⁰⁹ CANPOLAT, s.65.

¹¹⁰ TTK m.873.

¹¹¹ ADIGÜZEL, s.157.

¹¹² ADIGÜZEL, s.157.

anlaşmadılarsa özenli bir taşıyıcıya göre makul süre hesaplanacaktır.¹¹³ Makul sürenin hesabında taşıma sözleşmesine konu olan eşyanın türü, boyutu, miktarı ve taşıma işinin gerçekleşeceği güzergah gibi unsurlar etkili olacaktır.¹¹⁴ Gerek uluslararası havacılık düzenlemelerinde gerekse TSHK çerçevesinde yolcu, bagaj ve yükün taşınma sürecindeki gecikme sebebiyle taşıyıcının sorumlu olacağı belirtilmiştir.¹¹⁵

2.2.1.2. Yolcu Taşımalarından Doğan Sorumluluk

2.2.1.2.1. Genel Olarak

Taşıyıcı, taşıma sözleşmesi ile kararlaştırılan taşıma işini ifa ederken edimini layıkıyla yerine getirebilmek adına birtakım sorumluluklar altına girmektedir. Özellikle yolcu taşıma işini üstlenen taşıyıcının sorumlulukları eşya taşımayı üstlenen taşıyıcınınkinden daha ağırdır. Zira yolcu taşıyan kişi, taşıdığı yolcunun kişi dokunulmazlığı hakkı ve yaşam hakkı gibi oldukça elzem temel hak ve özgürlüklerini de himayesi altına almaktadır. Bireylerin bu tip temel haklarının zarar görmesi halinde geri dönüşü meşakkatli veya imkânsız sonuçların doğması kuvvetle muhtemel olacaktır. Çalışmamızın bu bölümünde yer alan açıklamalar, çalışmamızın konusu gereğince hava yolu ile yapılan taşımalar yönünden kısmi olarak genişletilerek açıklanmıştır.

2.2.1.2.2. Yolcunun Ölümü veya Yaralanması Halinde Doğan Sorumluluk

2.2.1.2.2.1. İç Hukuk Düzenlemesi

Himayesi altına aldığı hakların ve dokunulmazlıkların ehemmiyeti sebebiyle belki de taşıyıcının en mühim sorumluluğu yolcunun yaralanması veya ölümü halinde doğacak olan sorumluluğudur. Nitekim yolcunun taşıyıcı ile bir sözleşme kurmasındaki temel amaç, kendisinin sağ salim ulaşmak istediği yere ulaştırılmasını sağlamaktır.¹¹⁶ Bu sorumluluğa ilişkin düzenleme TTK'nin 914. maddesinde düzenlenmiştir. Kanun koyucu bu düzenleme ile yolcuların huzur, sükûnet ve sağlık

¹¹³ TTK m.873.

¹¹⁴ GENÇTÜRK, s.129.

¹¹⁵ TSHK m.122, VarşKon m.19

¹¹⁶ ERİŞ, Gönen; *Açıklamalı – Gerekçeli – İçtihatlı – Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku*, Birinci Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2015, 939.

eşliğinde varacakları yere varmalarını hedeflemiştir. Bu amacın gerçekleşebilmesi için taşıyıcı bir sorumluluk altında bırakılarak yolculuk esnasında bir zarar doğması durumunda bu zararın tazminiyle yükümlü kılınmıştır.

2.2.1.2.2.2. Uluslararası Düzenlemeler

Taşıyıcının yolcunun yaralanması veya ölümü durumunda doğan sorumluluğuna ilişkin uluslararası düzenleme ise esasen 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda yer almaktadır. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda da bu düzenleme ufak değişikliklerle devam ettiği için incelememizi Varşova Konvansiyonu (VK) üzerinden yapmakta herhangi bir sakınca bulunmamaktadır.

Varşova Konvansiyonu'nun 17. Maddesinde belirtildiği üzere; yolcu, tazmini gereken herhangi bir zararla karşılaştığında bu zararı doğuran kaza, yolcu hava aracının içerisinde bulunurken veya araçtan indiği yahut araca bindiği esnada gerçekleşiyor ise taşıyıcının sorumluluğu doğacaktır.¹¹⁷

Bu bağlamda taşıyıcının zararın tazminiyle yükümlü olabilmesi aranan iki temel şarttan birincisi öncelikle ortada bir kazanın olması ve ardından bu kazanın hava aracının içinde, hava aracından iniş esnasında veya hava aracına biniş sırasında gerçekleşmiş olmasıdır. Konuya ilişkin detaylı değerlendirme aşağıda yapılacaktır.

2.2.1.2.2.3. Sorumluluğun Şartları

2.2.1.2.2.3.1. Kaza

2.2.1.2.2.3.1.1. Kaza Kavramı

Mevzuatımızda veya milletlerarası antlaşmalarda “kaza” ifadesinin tanımı bulunmamaktadır. Doktrinde ise kaza kavramı, karıştırılması kuvvetle muhtemel olan mücbir sebep kavramı ile karşılaştırılarak tanımlanmaya çalışılmıştır. Kaza kavramının tanımı birçok uluslararası mahkemede de gündeme gelmiştir. Nitekim 1985 tarihli Supreme Court kararı ile kazanın tanımı genel itibarıyla; yolcuya dışarıdan

¹¹⁷ Varşova Konvansiyonu m.17

gelen, yolcu için olağan koşullara aykırı olan ve beklenmeyen olay şeklinde yapılmıştır.¹¹⁸

Gerek Varşova Konvansiyonu'nun getirdiği sistemde gerekse Montreal Konvansiyonu'nun getirdiği sistemde aranan temel şart öncelikli olarak bir kazanın var olmuş olmasıdır. Bununla birlikte Varşova Konvansiyonu çerçevesinde taşıyıcının kazadan sorumlu olabilmesi için ek olarak bu kazanın, taşıyıcının her türü tedbiri almış olmasına rağmen önlenememiş olması halinde gerçekleşmesi gerekmektedir.¹¹⁹ Yani VK sistemine göre her türü önlem alınmış ancak buna rağmen kaza yine de önlenememiş ise veya önlem almak dahi mümkün değilse taşıyıcının sorumluluğundan söz edilemeyecektir.

Buna karşılık Montreal Konvansiyonu'nun getirmiş olduğu sistemde durum biraz daha farklıdır. Montreal sistemi, taşıyıcının sorumluluğuna gidilebilmesi için Varşova sistemindeki gibi herhangi bir mücbir sebep değerlendirmesine gitmemiştir. Montreal sistemi uyarınca taşıyıcı 100.000 Özel Çekme Hakkını aşmayan zararlar için zararın önlenebilir olup olmadığına bakılmaksızın sorumlu olacaktır.¹²⁰ 100.000 Özel Çekme Hakkını aşan zararlar için ise taşıyıcı, kendisinin veya temsilcisinin ya da çalışanının kusurlu veya ihmali davranışının bulunmadığını ispat eder ise sorumluluk altında olmayacaktır.¹²¹

2.2.1.2.2.3.1.2. Kazanın Tespiti

Görüldüğü üzere her ne kadar taşıyıcının sorumluluğu irdelenirken kaza kavramından bahsedilmişse de hangi hallerin kaza sayılacağı Numerus Clausus İlkesi esas alınarak tek tek belirtilmiş değildir. Bu bağlamda hangi hallerin kaza sayılacağı hangi hallerin kaza sayılmayacağı her olayın kendi özelinde değerlendirilecektir. Bu somut değerlendirme ile karşımıza hava taşımacılığının karakteristik riskleri gelmektedir. Bir zarar; hava taşımacılığının türbülans, mecburi iniş, saldırı, kötü hava şartları gibi karakteristik riskleri ile ilgili değilse bu zararın bir "kaza" sebebiyle

¹¹⁸ Lawrence Goldhirsch, 'Definition of 'Accident': Revisiting Air France v. Saks', (2001), 26, Air and Space Law, Issue 2, pp. 86-89, <https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Air+and+Space+Law/26.2/338942>, 2022.

¹¹⁹ BİRİNCİ UZUN, s.67

¹²⁰ MonK m.21

¹²¹ GÜMÜŞLÜ TUNÇAGİL, Gülce; *Milletlerarası Özel Hukukta Sivil Hava Taşımacılığı Kazaları ve Taşıyıcının Hukuki Sorumluluğu*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara, 2016, 189.

meydana geldiğinden söz edilemeyecektir.¹²² Örneğin yolcunun kalp krizi geçirmesi kendi kalp rahatsızlığından kaynaklanıyorsa bu durum kaza sayılmayacak¹²³ ancak kalp krizi yolcuya kabin ekibi tarafından alkollü meyve suyu verilmesi halinde ve alınan raporla yolcunun geçirdiği kalp krizinin bu alkollü meyve suyundan kaynaklanıyor olduğunun anlaşılması neticesinde bu durum kaza olarak değerlendirilecektir.¹²⁴

Görüldüğü üzere kazanın tespiti konusunda belirli objektif kriterler bulunmamaktadır. Her durum kendi içinde ve hava taşımacılığının karakteristik riskleri ışığında değerlendirilecektir.

Mahkeme kararlarının kazanın tespiti hususunda göz önünde bulundukları bir diğer önemli kriter ise hava aracı personelinin davranışlarının havacılık hizmet standartlarına uyup uymamasıdır. Nitekim hava personelinin davranışının hizmet standartlarına aykırı olması halinde bu durum da havacılık sektörünün karakteristik riskleri arasında sayılacak ve bu tarz aykırı davranışların meydana getirdiği zararlar da taşıyıcının sorumluluğuna yol açacaktır.¹²⁵ Bu doğrultuda verilmiş olan emsal kararda (Olympic Airways v. Rubina Husain) ; hali hazırda astım hastası olan yolcu, uçağa bindikten sonra koltuğunun sigara içilen bölümün hemen üç sıra uzağında olduğunu görmesinin ardından durumu ilgili personele bildirmiştir. Ancak kabin personeli yolcunun yer değişimine ilişkin üç istekte bulunmasına rağmen hiçbir talebi yerine getirmemiş, talepleri ihmal etmiştir. Yolculuğun ilerleyen vakitlerinde astım krizi tutan ve fenalaşan yolcu yaşamını yitirmiştir. Burada karar, daha önce bahsedilen emsal Saks kararı ışığında yapılan incelemeyle verilmiştir. Her ne kadar emsal kararlarda yolcunun sağlık geçmişinde yer alan bir hastalık sebebiyle gerçekleşen zararlardan taşıyıcının sorumluluğunun doğmayacağına hükmedilmişse de Olympic Airways v. Rubina Husain kararında mahkeme; kaza olarak değerlendirilecek hususun yalnızca “bir” olayla sınırlanmayacağı, zarara yol açan “herhangi bir” olayın da nedensellik zincirini devam ettireceğini tartışmıştır. Ve nitekim verilen kararda, yolcunun ölümünün kaza olarak sayılması konusunda; kabin görevlisinin medikal bir kriz esnasında havacılık kurallarına uymayarak, kendisinden beklenen hizmeti

¹²² BİRİNCİ UZUN, s.69.

¹²³ Blansett v. Continental Airlines, Inc. 379 F.3d 177 (5th Cir. 2004) (US Court of Appeals), <https://publications.parliament.uk/pa/ld200506/ldjudgmt/jd051208/deepv-4.htm>, 2022.

¹²⁴ TOMPKINS, George N.; *Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in the United States*, Kluwer Law International, The Netherlands, 2010, 164.

¹²⁵ BİRİNCİ UZUN, s.70.

göstermeyerek yer değişim taleplerini görmezden gelmesi hava taşımacılığının karakteristik riskleri arasında kabul edilmiş ve bu durumun kazanın tespiti hususunda asıl odak noktası olması gerektiğine karar verilmiştir.¹²⁶

Yukarıda kısaca özetlenen emsal karardan da anlaşılacağı üzere, bir olayda taşıyıcıdan beklenen havacılık kurallarına uyulmaması halinde doğan zararlar havacılık sektörünün karakteristik riskleri kapsamında birer kaza olarak nitelendirilecek ve taşıyıcı bu zararları tazmin etmekle yükümlü olacaktır.

2.2.1.2.2.3.1.3. Kaza Anı

Taşıyıcının, doğan bir zararı tazmin etmekle yükümlü olabilmesi için aranan ilk şartın bir kazanın varlığı olduğundan bahsetmiştik. İkinci şart ise bu kazanın hava aracına biniş, araçtan iniş veya araçta bulunulan süre esnasında gerçekleşmiş olması gerektiğidir.

Taşıyıcının sorumluluğunun doğduğu ve sorumluluğunun bittiği anı daha net belirleyebilmek adına bu üç sürecin ne ifade ettiğini saptamakta fayda vardır.

2.2.1.2.2.3.1.3.1. Binış İşlemleri

Biniş işlemleri, yolcunun taşıyıcının sorumluluğu altına girdiği ana tekabül etmektedir. Zira yolcunun binış işlemlerine başlamasıyla, doğacak olan zararı tazmin yükü taşıyıcıya yüklenecektir. Binış işlemlerinin hangi anda başlayacağına ilişkin getirilmiş kesin bir düzenleme bulunmamaktadır. Ancak verilen mahkeme kararları ve doktrin görüşleri ışığında binış işlemlerinin tespiti için birtakım değerlendirme kriterleri getirilmiştir. Buna göre yolcunun hangi esnada binış işlemlerine başladığı onun faaliyetleri, bulunmakta olduğu yer ve taşıyıcının talimatlarına uygun davranıp davranmadığına göre tespit edilecektir.¹²⁷ Yani taşıyıcının sorumluluğunun başlaması için yolcunun mutlaka hava aracına merdiven veya diğer başka araçlarla çıkıyor olması şart değildir. Getirilen bu kriterlerle ölçülmek istenen husus yolcunun, taşıyıcının hakimiyeti altında olup olmadığıdır. Nitekim yolcu taşıyıcının talimatlarına uyum içindeyse ve hava aracına binme amacıyla, kendi iradesiyle hareket ediyor ise artık bu esnada doğacak olan zararlar taşıyıcının sorumluluğu altında olacaktır.

¹²⁶ Supreme Court of the United States, Olympic Airways, Petitioner v. Rubina HUSAİN, individually and as personal representative of the Estate of Abid M. Hanson, Deceased, et al., 2004, https://www.mcdowellfoundation.org/Images/PDFs/Olympic_Airways_v_Husain.pdf, 2022.

¹²⁷ BİRİNCİ UZUN, s.73.

Mahkeme kararları ile yapılan değerlendirmelere bakıldığında, doğan zarar ile taşıyıcının kontrol alanı arasındaki illiyet bağının kopmaması adına, biniş işlemleri en fazla havalimanına giriş anına kadar önceye çekilebilmektedir.¹²⁸

2.2.1.2.2.3.1.3.2. Hava Aracında Bulunulan Süreç

Yolcunun hava aracına binme işlemlerini tamamlamasının ardından hava aracında bulunduğu esnada da taşıyıcının sorumluluğu devam edecektir. Yolcunun hava aracında bulunması ile anlatılmak istenen, yolcunun mutlaka fiziki olarak hava aracının içinde bulunuyor olması değildir. Bu husus geniş değerlendirilmektedir. Nitekim verilmiş olan emsal mahkeme kararından da anlaşılacağı üzere, bir ülkeden başka bir ülkeye gitmek üzere uçağa biniş yapan yolcuların teröristler tarafından kaçırlmalarının ardından yolcular bambaşka bir havaalanına iniş yapmak durumunda kalmış ve 24 saat boyunca bu havaalanında uçağın içinde bekletilmişlerdir. Devamında 5 gün boyunca iniş yapılan ülkede otelde tutulmalarının ardından kurtarılmışlardır. Mahkeme bu sürecin tamamının “hava aracının içinde” gerçekleştiğini kabul etmiştir.¹²⁹ Her ne kadar bu somut olayda yolcuların taşıyıcının talimatıyla hareket ettiği ve taşıyıcının hakimiyeti altında oldukları tartışmalı olsa da olayın gerçekleştiği ilk anda taşıyıcının himayesi altında oldukları şüphesizdir. Bununla birlikte taşıma sözleşmesinde taşıyıcının edimi, yolcuları taşıma sözleşmesinde belirlenen yere ulaştırmaktır. Dolayısıyla yolculuk henüz bitmemişken taşıyıcının ediminin sona erdiği ve dolayısıyla sorumluluğunun da sona erdiği söylenemeyecektir. Bu bağlamda mahkemenin vermiş olduğu karar ve yaşanan tüm bu sürecin hava aracının içinde geçtiğini kabul etmek, taşıyıcının sorumluluğunun düzenlenme amacına oldukça uygun düşmüştür.

Sorumluluğun hava aracının içinde bulunulan esnada devam etmesi için kazanın muhakkak aracın içinde gerçekleşmiş olması gerekmemektedir. Önemli olan kazadan etkilenen ve zararı doğan yolcunun hava aracının içinde bulunuyor olmasıdır.¹³⁰

¹²⁸ Evangelinos v. Trans World Airlines: Aviation - Warsaw Convention - Liability of Airline Carrier, 3 Md. J. Int'l L. 299, 1977, <http://digitalcommons.law.umaryland.edu/mjil/vol13/iss1/29>, 2022.

¹²⁹ BİRİNCİ UZUN, s.79.

¹³⁰ AKKURT, Sinan Sami; *Sivil Hava Yolu İle Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk*, 2. Baskı, Seçkin Yayınevi, Ankara, 2018, s.223.

2.2.1.2.2.3.1.3.3. İniş İşlemleri

Taşıyıcının sorumluluğunun sona erdiği nihai an iniş işlemlerinin tamamlandığı andır. Burada da biniş işlemlerinde olduğu gibi iniş işlemlerinin neler olduğuna ilişkin değerlendirme geniş yorumlanarak yapılmalıdır. Zira iniş işlemleri, yalnızca yolcunun araçtan fiziksel olarak indiği anı değil taşıyıcının sözleşmeyle kararlaştırılan edimini tamamladığı anı karşılamaktadır.¹³¹ İniş işlemleri, birbiri arkasına gelen ve yolcuyu taşıyıcının hakimiyetinden çıkararak kendi hakimiyetine yönlendiren işlemlerden oluşmaktadır. Son işlemin gerçekleşmesiyle birlikte artık yolcu, taşıyıcının denetiminden ve himayesinden çıkarak kendi iradesi ile ve kendi belirlediği amaç doğrultusunda hareket edecektir.¹³²

Özellikle doktrinde ve mahkeme kararlarında benimsendiği üzere, iniş işlemlerinin bagaj teslimine kadar sürdüğü kabul edilmiştir. Bunun sebebi olarak da bagaj teslim işleminin taşıma sözleşmesinin yan edimi olması gösterilmiştir.¹³³ Gerçekten de taşıma sözleşmesi ile bir kimseyi bir yerden alarak belirlenen yere götürmeyi üstlenen kimse, o kişinin yanında getirdiği eşyaları, bagajı da varılmak istenen yere ulaştırmakla yükümlü olacaktır. Dolayısıyla bagaj teslimi yapılmamışken yolcu hala taşıyıcının talimatıyla bekleme yapmakta ve taşıyıcının hakimiyeti altında bulunmaktadır. Ancak kişinin taşıyıcıya herhangi bir bagaj teslim etmemesi halinde taşıyıcının sorumluluğunun yine bagaj teslimine kadar devam ettiğini söylemek hakkaniyete aykırı düşecektir. Nitekim burada taşıyıcının ifa etmekle yükümlü olduğu herhangi bir edimi kalmamıştır.¹³⁴

Nihai olarak, taşıyıcının sorumluluğunun sürdüğü sürecin, yolcunun taşıyıcının kontrol ve himayesi altında bulunduğu, onun talimatları doğrultusunda ve taşıma sözleşmesinin amacını gerçekleştirmeye yönelik davranışlar sergilediği zamanlar olduğunu söylemek mümkündür. Zira kendi kontrolünde olmayan, tedbir alamadığı, zararı önlemenin imkânsız olduğu bir zaman diliminde doğmuş olan zarar sebebiyle taşıyıcıyı sorumlu tutmak hem hakkaniyete uygun düşmeyecek hem de girişimcilerin havacılık sektörüne atılmasını güçleştirerek havacılığın gelişimini yavaşlatacaktır.

¹³¹ DONUK, A. Tuncay / KÖKSAL, Tunay; *Uluslararası Sivil Havacılık Hukukunda Hava Yolu Taşımacısının Hukuki Sorumluluğunun Sınırı*, Birinci Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2019, 413.

¹³² BİRİNCİ UZUN, s.81.

¹³³ AKKURT, s.228.

¹³⁴ William B. Gamble, *Aviation*, 9 U. Miami Inter-Am. L. Rev. 434, 2015, <http://repository.law.miami.edu/umialr/vol9/iss2/10>, 2022.

2.2.1.2.2.3.2. Zarar

Yolcu taşımalarında taşıyıcının sorumluluğunu doğuran kaza sebebiyle ve bu sorumluluk neticesinde tazmini istenen zararların neler olduğunu tespit etmek önemlidir. Zira nelerin tazminat kapsamında “zarar” olarak sayılacağını saptamak aynı şekilde kimlerin bu zararların tazminini talep edebileceğini tespit etmek gerekir. Daha önce taşıyıcının, yolcunun ölmesi veya yaralanması halinde sorumlu olacağını belirtmiştik. Dolayısıyla sorumluluk bağlamında “zarar” olarak nitelendirilecek durumlar ölüm ve yaralanmalardır.

Yolcunun ölümü halinde kimin zararın tazminini isteyebileceği ve ölüm halinde “zarar” ile kast edilen olgunun ne olduğu konusunda uluslararası metinlerde açık bir hüküm bulunmadığından bu durumun çözümlenebilmesi adına Türk Borçlar Kanunu’nda bulunan hükümlerden yararlanmak kaçınılmazdır. Genel hükümler uyarınca yolcunun ölümü halinde doğan zararların cenaze masrafları, şayet ölüm anında gerçekleşmedi ise ölüm gerçekleşene kadar yapılan tedavi masrafları ve ölümü gerçekleştiren yolcunun çalışma gücünün yitirilmesi sebebiyle ortaya çıkan kayıplar ve bunlara ek olarak ölen yolcunun desteğinden yoksun kalan kişilerin zararları da tazminat bağlamında ölüm sebebiyle oluşan zararlar olarak sayılmaktadır.¹³⁵

Hava taşımaları esnasında bir kazanın meydana gelmesi durumunda ölüm sonucunun oluşmadığı hallerde fakat yolcunun yine de yaralanması halinde de taşıyıcı sorumlu tutulacaktır. Yaralanma ile kast edilen olgular yolcunun herhangi bir duyusunda kaybın veya azalmanın yaşanması, herhangi bir kırık, ezilme, doku zedelenmesi ve benzeri durumlardır.¹³⁶

2.2.1.2.2.3.3. İlliyet bağı

Her hukuki sorumluluk ilişkisinde olduğu gibi taşıyıcının meydana gelen kazanın ardından ölüm veya yaralanma sebebiyle oluşan zararlardan sorumlu tutulabilmesi için oluşan zarar ile meydana gelen kaza arasında bir illiyet bağının bulunması gerekir.¹³⁷ Nitekim taşıyıcının sorumluluğunun irdelendiği yargı kararlarında da illiyet bağının değerlendirildiği görülmüştür.¹³⁸

¹³⁵ BİRİNCİ UZUN, s.83.

¹³⁶ BİRİNCİ UZUN, s.84.

¹³⁷ BİRİNCİ UZUN, s.90.

¹³⁸ BİRİNCİ UZUN, s.90-91.

2.2.1.2.3. Bagaj Sebebiyle Doğan Sorumluluk

Yolcu taşımaları esnasında yolcunun beraberinde getireceği bagaj hususunda aksine bir sözleşme olmaması halinde ayrıca ücretlendirme yapılamayacağı ve taşıyıcının, yolcunun bagajında meydana gelecek olan gecikme¹³⁹, zıya ve hasarlar konusunda da tıpkı eşya taşımalarında olduğu gibi sorumlu olacağı düzenlenmiştir.¹⁴⁰ Yukarıda eşya taşıma sözleşmelerinden doğan sorumluluğa detaylı bir şekilde değinmiştik.

Yolcu taşıma işinin söz konusu olduğu taşıma sözleşmelerinde taşıyıcının asli yükümlülüğü yolcuyu taşımak iken bagajın taşınması taşıyıcının yan edim niteliğindeki yükümlülüğü olarak değerlendirilmektedir.¹⁴¹ Taşıyıcının sorumluluğu yolcunun yanına aldığı el bagajları açısından da söz konusu olmaktadır.¹⁴²

Taşıyıcının bagajdan doğan sorumluluğu bagajın taşıyıcı tarafından teslim alınması ile başlayacak olup yolcunun sözleşme ile anlaşılan varma yerine ulaşması ile sona erecektir.¹⁴³ Yolcunun el bagajında meydana gelebilecek bir zıya veya hasar durumunda ise taşıyıcının sorumluluğu yolcunun taşınma anı ile başlayıp yine yolcunun sözleşme ile belirlenen varma yerine ulaşması ile son bulacaktır.¹⁴⁴

Yukarıda yolcunun ölümü halinde taşıyıcının sorumluluğu hususuna değinmiştik. Yolcunun ölümü ile yolcu ile beraber sorumluluk doğuran bagaj hususunda da taşıyıcının sorumluluğu doğabilmektedir. Böyle bir durumda taşıyıcının sorumluluğu olağan şekilde başlayacak olup sorumluluğun bitişi bagajın ölen yolcunun mirasçılarına mirasçının bulunmaması halinde ise sulh hakimine teslim¹⁴⁵ edilme anına denk gelecektir.

2.2.2. Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması

Taşıma işi gerçekleştirilirken taşıyıcının sorumluluğunu doğuracak sebepler gibi taşıyıcı bu sorumluluktan kurtaracak haller de gerek uluslararası metinlerde gerekse iç hukukumuzda düzenlenmiş bulunmaktadır. Çalışmamızın kapsamı sebebiyle bilhassa

¹³⁹ ÖZDEMİR, Atalay; *Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu*, Birinci Baskı, Sanem Matbaacılık, Ankara, 1993, 68.

¹⁴⁰ TTK m.912.

¹⁴¹ ARKAN, Yolcu Taşıma, s.21.

¹⁴² BİRİNCİ UZUN, s.306-307.

¹⁴³ ARKAN, Yolcu Taşıma, s.21-22.

¹⁴⁴ BİRİNCİ UZUN, s.307.

¹⁴⁵ TMK m.589/2

hava taşımalarına yönelik olacak şekilde taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasına ilişkin açıklamalara aşağıda değinilmiştir.

2.2.2.1. Kurtuluş Karinesi

Taşıma işini ifa ederken sorumluluğunun doğabileceği durumlarda taşıyıcı, kurtuluş karinesi dolayısıyla istenen bazı şartları sağlaması halinde yani bazı külfetleri yerine getirmesi halinde sorumluluktan kurtulacaktır.

Hava taşımalarında yaygın olarak yararlandığımız Varşova/Lahey Konvansiyonu ile *“Taşıyıcının, kendisinin veya adamlarının meydana gelen zararı önlemek için gerekli olan tüm tedbirleri aldıklarını veya kendisi ya da adamları açısından tedbir alma imkanın bulunmadığını ispat etmesi halinde sorumluluğu doğmayacaktır.”*¹⁴⁶ şeklindeki düzenleme taşıyıcının sorumluluğunun hangi şartlarda doğmayacağı açıklanmıştır. İlgili düzenleme ile benzer olacak şekilde bu hüküm Türk Sivil Havacılık Kanununda da yerini almaktadır.¹⁴⁷

İlgili düzenlemeden görüleceği üzere taşıyıcı iki halde sorumluluktan kurtulacaktır. Birincisi gerekli tedbirlerin alındığının ispatlanması hali, diğeri ise zararın mücbir sebepten ötürü meydana geldiğinin, tedbir almanın imkansız olduğunun yani tüm tedbirlere rağmen zararın doğumunun engellenmesinin mümkün olmadığıının ispatlanması halidir.¹⁴⁸

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulmak için alması “gerekli tedbirlerin” ne anlama geldiği doktrinde tartışmalı olup iki farklı görüş mevcuttur. Birinci görüş bu kavramın geniş yorumlanması gerektiğini savunmakta olup odaklanması gereken noktanın borcun içeriği olduğunu ileri sürmektedir.¹⁴⁹ Yani bu görüşü savunanlar taşıyıcının borcunun basit bir özen borcu olduğunu savunarak taşıyıcının makul davranışlar sergileyip sergilemediğinin irdelenmesinin gerektiğini, esasen zararı doğuran olaya değil de genel tedbir sayılabilecek nitelikteki tedbirlerin alınması gerektiğini savunmaktadır.¹⁵⁰

¹⁴⁶ Varşova/Lahey m.20.

¹⁴⁷ TSHK m.123.

¹⁴⁸ ÜLGEN, s.187, KANER, s.88, GENÇTÜRK, s.174.

¹⁴⁹ KÖK, s.133.

¹⁵⁰ BİRİNCİ UZUN, s.161.

İkinci ve doktrinde baskın olan görüş ise “gerekli tedbirler” ifadesinin sınırlı olacak şekilde yorumlanması gerektiğini savunarak bu ifade ile basiretli, özenli bir taşıyıcının alması gereken tedbirlerin kast edildiğini savunmaktadır.¹⁵¹ Bu görüşü savunanların odak noktası zararı doğuran olaydır. Yani taşıyıcının sorumluluktan kurtulması için alması gereken tedbirlerin, zararın doğumunu engellemeye yönelik olan, makul ve özenli bir taşıyıcıdan beklenen tedbirlerin alınmış olmasını ve bunun da ispat edilmiş olmasını beklemektedir.¹⁵²

Konuyu ele alırken en başta taşıyıcı tarafından “*kendisinin veya adamlarının meydana gelen zararı önlemek için gerekli olan tüm tedbirleri aldıklarının veya kendisi ya da adamları açısından tedbir alma imkanının bulunmadığının*” ispatlanması gerektiğini belirtmiştik. Yukarıda “gerekli tedbirlerin” alındığının ispatlanması halinde taşıyıcının sorumluluk altından kurtulacağını açıkladık. Madde metninden açıkça anlaşıldı üzere bu durum dışında, doğan zararın önlenmesi için gereken tedbirin/tedbirlerin alınmasının mümkün olmadığı durumlarda da bu durumun yani tüm tedbirlerin alınmasına rağmen zararın doğumunun engellenemediğinin, mücbir sebepten¹⁵³ ötürü zararın doğduğunun taşıyıcı tarafından ispat edilmesi halinde taşıyıcı yine sorumluluktan kurtulacaktır.¹⁵⁴

Varşova/Lahey Konvansiyonu’nun ardından yine 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü ile de taşıyıcının yük taşımaları esnasındaki sorumluluğuna kurtulma imkanı eklenmiştir¹⁵⁵. Bu ekleme ile yük taşıma işini gerçekleştiren taşıyıcının “*zararın; yükün özünde bulunan bir nitelik veya bozukluk yahut ayıptan doğduğunu, yükün taşıyıcı veya adamları haricindeki başka birisince ayıplı bir şekilde paketlenmesinden doğduğunun, silahlı çatışma veya savaş sebebiyle doğduğunun veya yükün giriş-çıkışı veya geçişi esnasında kamu otoritesinin hizmeti sebebiyle doğduğunun*”¹⁵⁶ ispatlanması halinde taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır. Burada taşıyıcının yük taşımaları esnasındaki sorumluluktan kaçma hallerinin mutlak olarak düzenlendiğini, herhangi bir mücbir sebebin bulunması halinde bir zararın doğumunun

¹⁵¹ BİRİNCİ UZUN, s.162.

¹⁵² BİRİNCİ UZUN, s.162, KÖK, s.133.

¹⁵³ ÜLGEN, s.187, KANER, s.88.

¹⁵⁴ BİRİNCİ UZUN, s.162-163.

¹⁵⁵ BİRİNCİ UZUN, s.163.

¹⁵⁶ 1975 tarihli 4 Numaralı Montreal Protokolü m.4

söz konusu olması durumunda taşıyıcının sorumluluğunun devam edeceğini belirtmekte fayda vardır.¹⁵⁷

Nihayet 1999 yılında gelen Montreal Konvansiyonu ile taşıyıcının kurtuluş kanıtı sayılan haller ayrı ayrı düzenlenmiş bulunmaktadır. MonK ile ayrı ayrı düzenlenen hallerde yolcunun yaralanması veya ölümü durumunda oluşan zararlar açısından taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için two-tier prensibi esas alınmıştır.¹⁵⁸ Bu düzenleme uyarınca “yolcunun yaralanması veya ölümünün gerçekleşmesi halinde zararın 100.000 ÖÇH¹⁵⁹’yi aşmadığı durumlarda taşıyıcının sorumluluğu sınırlanamayacak veya önlenemeyecek/kaldırılmayacaktır.”¹⁶⁰ Burada yine mücbir sebebin varlığının söz konusu hallerde dahi 100.000 ÖÇH’nin aşılmadığı zararlar açısından taşıyıcının sorumluluğunun devam ettiğini belirtmek gerekir.¹⁶¹ Zararın 100.000 ÖÇH’yi aştığı durumlarda ise taşıyıcı tarafından; zararın doğmasında kendisinin yahut adamlarının bir kusurunun bulunmadığı ispatlanırsa veya bu zararın üçüncü kişinin kusuru sebebiyle doğduğunun ispatlanması durumunda taşıyıcı sorumluluktan kurtulacaktır.¹⁶² Bu sınırlama bir yolcunun ölmesi veya yaralanması durumunda ise güncel olarak 128.821 ÖÇH olarak belirlenmiştir.¹⁶³

Montreal Konvansiyon ile taşıyıcının bagajda meydana gelen hasar veya zıya halinde doğacak olan sorumluluktan kurtulması için taşıyıcının zararın; bagajın kendisindeki nitelik, bozukluk yahut ayıptan kaynaklandığını ispat etmesi gerekir.¹⁶⁴

Bunun dışında eşya taşımalarının söz konusu olduğu durumlarda ise taşıyıcının, yükteki ilgili zararın; “*yükün kendisindeki nitelik, bozukluk veya ayıptan doğduğunu, yükün taşıyıcı veya adamları dışındaki bir kimse tarafından ayıplı şekilde*

¹⁵⁷ BİRİNCİ UZUN, s.164.

¹⁵⁸ BİRİNCİ UZUN, s.164.

¹⁵⁹ 2009 yılından itibaren konvansiyona taraf olan devletlere yapılan tebliğ ile 100.000 ÖÇH’lik sınır ICAO tarafından 113.100 ÖÇH’ye yükseltilmiştir olup 2019 yılında ise bu sınır 128.821 ÖÇH’ye çekilmiştir. Bkz. BİRİNCİ UZUN, s.188.

¹⁶⁰ Montreal Konvansiyonu m.21/1 İngilizce metin: “*For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100 000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.*”

¹⁶¹ BİRİNCİ UZUN, s.164.

¹⁶² Montreal Konvansiyonu m.21/2 İngilizce metin: “*The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 000 Special Drawing Rights if the carrier proves that: (a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or (b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.*”

¹⁶³ BİRİNCİ UZUN, s.94-95.

¹⁶⁴ Montreal Konvansiyonu m.17/2 İngilizce metin: “*However, the carrier is not liable if and to the extent that the damage resulted from the inherent defect, quality or vice of the baggage.*”

*paketlenmesinden doğduğunu, silahlı çatışma veya savaş sebebiyle doğduğunu veya yükün giriş-çıkışı veya geçişi esnasında kamu otoritesinin hizmeti sebebiyle doğduğunu” ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulacağı düzenlenmiştir.*¹⁶⁵

2.2.2.2. Müterafik Kusur

Taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesi, kurtuluş kanıtı dışında müterafik kusurun bulunması halinde de mümkündür. İç hukukumuzda müterafik kusur genel olarak Türk Borçlar Kanununda *“Zarar gören kişinin, doğan bu zararı meydana getiren fiile razı olması veya zararın meydana gelmesinde veya zararın artmasında etkisinin olması ya da tazminatla yükümlendirilenin durumunu ağırlaştırması halinde tazminat indirilebilir veya kaldırılabilir.”*¹⁶⁶ şeklinde düzenlenmiştir. Bunun dışında yine müterafik kusur müessesesi taşıma sözleşmesi açısından TTK çerçevesinde de düzenlenmiş olup *“oluşan zararda gönderen veya gönderilenin eyleminin ya da eşyada bulunan özel ayıbın etkisinin bulunması halinde tazminat yükümlülüğünde bu durumların dikkate alınacağı”* belirlenmiştir.¹⁶⁷

Hava taşımaları açısından da müterafik kusur düzenlemesi uluslararası metinlerde de yerini almıştır. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonunda bu husus *“Zararın zarar gören kişi sebebiyle doğduğunun veya zararın artışında zarar gören kişinin kusurunun bulunduğu ispatlanması halinde (taşıyıcı tarafından), mahkeme kendi kanunları uyarınca taşıyıcının sorumluluğunu tamamen veya kısmen kaldırabilir”*¹⁶⁸ denilerek düzenlenmiş ve Lahey protokolü ile bu düzenleme aynı şekilde yerini almaya devam etmiştir. Doktrinde bu düzenleme, “mahkemenin hukukuna bırakılma” hususu açısından uluslararası boyutta yeknesaklığın bozulacağı gerekçesiyle eleştirilmiştir.¹⁶⁹

Ardından 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu altında müterafik kusur müessesesi daha kapsamlı bir şekilde düzenlenmiştir. *“Taşıyıcının, zararın zarar gören kişi ya da*

¹⁶⁵ ¹⁶⁵ Montreal Konvansiyonu m.18/2 İngilizce metin: *“However, the carrier is not liable if and to the extent it proves that the destruction, or loss of, or damage to, the cargo resulted from one or more of the following: (a) inherent defect, quality or vice of that cargo; (b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or its servants or agents; (c) an act of war or an armed conflict; 7 (d) an act of public authority carried out in connection with the entry, exit or transit of the Cargo.”*

¹⁶⁶ TBK m.52.

¹⁶⁷ TTK m.875/2.

¹⁶⁸ 1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu m.21 İngilizce Metin: *“If the carrier proves that the damage was caused by or contributed to by the negligence of the injured person the Court may, in accordance with the provisions of its own law, exonerate the carrier wholly or partly from his liability”*

¹⁶⁹ BİRİNCİ UZUN, s.166, KÖK, s.135.

*tazminat talebinde bulunan kişi veya bu kişinin haklarını alan kişinin kusurlu veya başkaca yanlış fiili ya da ihmali sebebiyle doğduğunu veya bunların zarara bir katkısı olduğunu ispatlaması halinde, zarara katkısı olan veya direkt zararı doğuran bu kusur; ihmal veya yanlış eylem doğrultusunda, sorumluluktan kısmen veya tamamen kurtulacaktır. Bir kişinin yaralanması veya ölmesi halinde doğan zararlar açısından başka bir kişinin tazminat talebinde bulunması durumunda taşıyıcının, doğan zarara yaralanan veya ölen kişinin kusurunun, ihmalinin veya yanlış fiilinin sebep olduğunu ya da katkısının bulunduğunu ispatlaması halinde kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulacaktır.*¹⁷⁰ şeklinde getirilen düzenleme ile tazminat talebinde bulunabilecek olan gönderenin (yük taşıma sözleşmelerinde) kusuru sebebiyle de taşıyıcının sorumluluktan kurtulabilmesinin önü açılmıştır.¹⁷¹ Madde metninden açıkça anlaşılacağı üzere yolcu taşımalarında yolcunun yaralanması veya ölmesi durumunda tazminatın üçüncü bir kişi tarafından talep edilmesi durumunda yine taşıyıcı ölen veya zarar gören bu yolcunun kusuru sebebiyle kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulabilecektir. Yukarıda kurtuluş kanıtını incelerken yolcunun yaralanması veya ölmesi halinde 100.000 ÖÇH'nin aşılmadığı zararlarda taşıyıcının mutlak sorumluluğu olduğundan bahsetmiştik. Müterafik kusur altında taşıyıcının belirtilen durumları ispat etmesi halinde 100.000 ÖÇH'yi aşmayan zararlar sebebiyle doğan sorumluluktan kısmen veya tamamen kurtulabileceğini belirtmek gerekir.¹⁷²

2.2.2.3. İhbarın Belirli Sürelerde Yapılmaması Halinde Sorumluluktan Kurtuluş

Taşıyıcı sorumluluktan kurtaracak bir diğer hal ise kendisine belli sürelerde ihbarın yapılmamasıdır.¹⁷³ Bu durum MonK çerçevesinde *“Teslim almaya yetkili kişi tarafından bagaj veya yükün teslimine ilişkin herhangi bir şikayet ya da itirazda*

¹⁷⁰ Montreal Konvansiyonu m.20 İngilizce Metin: *“If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger.”*

¹⁷¹ BİRİNCİ UZUN, s.168.

¹⁷² BİRİNCİ UZUN, s.168.

¹⁷³ ÜLGEN, s.208.

*bulunulmadan bagaj veya yükün kabul edilmesi, bagaj ya da yükün ilgili taşıma belgesine uygun olacak şekilde ve iyi durumda teslim edildiği yönünde aksi ispata elverişli bir karine teşkil eder.*¹⁷⁴ şeklinde düzenlenmiştir.

Bildirim sürelerinin neler olduğu da yine aynı maddede yer almaktadır. “*Zararın doğması halinde, görülebilecek durumda olan hasarların bir an önce/derhal ihbar edilmesi, sonradan anlaşılabilir hasarların ise bagajın tesliminin ardından 7 gün içinde ihbar edilmesi, yük taşımalarında ise yükün teslim alınmasının ardından 14 gün içerisinde ihbarda bulunulması gerekmektedir.*”¹⁷⁵ Yani teslim yetkili olan kişinin bildirimde bulunacağı süre öncelikle hasarın görülebilir veya sonradan fark edilebilir olmasına göre değişkenlik gösterecek olup görülebilir nitelikteki hasarların derhal bildirilmesi, sonradan fark edilebilir olan hasarların ise 7 gün içerisinde taşıyıcıya ihbar edilmesi gerekecektir. Bunun dışında şayet taşıma işinin eşya taşıması olması halinde yük olarak nitelendirilecek taşıma sözleşmesine konu olan eşya açısından bildirim süresi ise yükün tesliminin ardından 14 gün içinde taşıyıcıya ihbarda bulunulması gerekmektedir. Taşıyıcının gecikme sebebiyle sorumluluğunun doğacağı hallerde ise yükün ve bagajın kararlaştırılan teslim tarihinden itibaren 21 gün içinde ihbarın yapılması gerekir.¹⁷⁶

Madde içeriğinde görüldüğü üzere düzenlenen süreler hasar durumunda gündeme gelen sürelerdir. Bagajın ya da yükün zıya halinde ihbar süresinin ne olacağına ilişkin açıkça direkt bir düzenleme madde metninde yer almamaktadır. Bu sebeple doktrinde zıya halinde somut olay çerçevesinde irdeleme yapılması ve tam zıya durumunda ilgili hükümlerin uygulanamayacağı ileri sürülmüştür.¹⁷⁷

¹⁷⁴ MonK m.31/1 İngilizce Metin: “*Receipt by the person entitled to delivery of checked baggage or cargo without complaint is prima facie evidence that the same has been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage or with the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 3 and paragraph 2 of Article 4.*”

¹⁷⁵ MonK m.31/2 İngilizce Metin: “*In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of checked baggage and fourteen days from the date of receipt in the case of cargo.*”

¹⁷⁶ MonK m.31/2 İngilizce Metin: “*In the case of delay, the complaint must be made at the latest within twenty-one days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his or her disposal.*”

¹⁷⁷ ÜLGEN, s.209-210.

Şayet belirtilen sürelerde taşıyıcıya ihbarda bulunulmaz ise taşıyıcı aleyhine dava açılmayacak olup¹⁷⁸ taşıyıcının sorumluluğu da sona ermiş olacaktır.¹⁷⁹ Ancak taşıyıcı hileli davranışıyla hasarı gizlerse, hileli davranışta bulunursa bu durum taşıyıcıya karşı dava açılmamasının istisnası olacaktır.¹⁸⁰

2.2.2.4. Belirli Sürelerde Dava Açılmaması Halinde Kurtulma

Yukarıda açıklananlar hariciden belirli dava açma süresi içerisinde taşıyıcıya dava açılmaması da taşıyıcının kurtulmasını sağlamaktadır. Bu husus uluslararası metinlerde “*Zarar sebebiyle doğan tazminat hakkı 2 yıl içinde dava açılmaması halinde ortadan kalkacak olup bu iki yıllık süre hava aracının belirlenen varma yerine varmasından ya da varması gereken tarihten veya taşıma işinin durdurulduğu tarihten itibaren başlayacaktır.*”¹⁸¹ şeklinde düzenlenmiştir.

Belirlenen bu sürenin zamanaşımı süresi mi olduğu yoksa hak düşürücü süre mi olduğu taşıyıcının sorumluluğunun sona erip ermemesi açısından önem arz etmektedir. Nitekim bu sürenin zamanaşımı süresi olduğunun kabulüyle taşıyıcının sorumluluğunun sona erdiğini değil yalnızca taşıyıcıya zamanaşımı def’i ileri sürme hakkı tanıyacak bir hüküm olarak bu hükmü değerlendirmek gerekecektir.¹⁸² Ancak doktrinde bu sürenin hak düşürücü süre olarak kabul edildiğini ve dolayısıyla belirlenen sürede dava açılmaması halinde taşıyıcının sorumluluğunun ortadan kaldırılacağını belirtmek gerekir.¹⁸³

2.2.2.5. Sorumsuzluk Kayıtları

Kural olarak taraflar arasında düzenlenen taşıyıcının sorumluluğu hususunda getirilen limitleri (Konvansiyon ile getirilen) düşüren ya da taşıyıcıyı sorumluluktan

¹⁷⁸ BİRİNCİ UZUN, s.169, KÖK, s.137.

¹⁷⁹ ÜLGEN, s.211.

¹⁸⁰ MonK m.31/4 İngilizce Metin: “*If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.*”

¹⁸¹ MonK m.35/1 İngilizce Metin: “*The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.*”

¹⁸² BİRİNCİ UZUN, s.171.

¹⁸³ ÜLGEN, s.228, KANER, s.89, GENÇTÜRK, s.272.

kurtaran hükümler geçersizdir.¹⁸⁴ Ancak bu geçersizlik taşıma sözleşmesinin tümü açısından değil yalnızca ilgili hüküm açısındandır. Diğer bir deyişle bu minvaldeki bir hüküm taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilemeyecek olup yalnızca ilgili hüküm geçersiz sayılacaktır.¹⁸⁵

Her ne kadar taşıyıcının sorumluluk limitini düşüren veya sorumluluğunu kaldıran hükümler geçersiz olsa da yük taşımalarında 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'na Lahey Protokolü ile getirilen düzenleme ile “yükün niteliğinden, özünden veya ayıbından doğan zararlar açısından yukarıda belirtilen hükümsüzlüğe ilişkin hükmün uygulanmayacağı” belirtilmiştir.¹⁸⁶ Diğer bir ifade ile yük taşımaları açısından “yükün niteliğinden, özünden veya ayıbından doğan zararlar” açısından konulan sorumsuzluk kayıtları geçerli sayılacaktır.¹⁸⁷

2.2.3. Üreticinin Sorumluluğuna Başvuru Açısından Taşıyıcının Sorumluluğunun Değerlendirilmesi

Yukarıda çalışmamızın konusundan sapmadan detaylı bir şekilde taşıyıcının sorumluluk halleri, taşıyıcıyı sorumluluktan kurtaran haller ve taşıyıcının sorumluluk limitleri açıklanmıştır. Bu açıklamalar ışığında taşıma işi gerçekleştirilirken doğan zararlar bakımından taşıyıcıya getirilen kurtulma hallerinin gerçekleşmesi durumunda zarar gören kişilerin zararlarının tazminini talep etmesinin güçleşeceği hatta belki de imkansız hale geleceği açıktır. Özellikle hava taşımaları esnasında doğması muhtemel olan zararların ehemmiyeti ve boyutu dikkate alındığında hava taşımalarında yolcu veya gönderen olarak nitelendirilebilecek kişilerin zararlarını tazmin edememe riski hem bu kişiler açısından ciddi bir hak kaybı olacak hem de havacılık sektörünün gelişimini geriye çekecektir. Bu sebeple zararlarının bertaraf edilmesini ve tazminini talep eden ilgilerin zamanla hava taşımalarından doğan zarar için hava aracının üreticisine başvurma zarureti hasıl olmuştur. Bu zaruret ise bizi çalışmamızı gerçekleştirmeye yöneltmiştir.

¹⁸⁴ MonK m.26 İngilizce Metin: “Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void...”

¹⁸⁵ MonK m.26 İngilizce Metin: “...but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention.”

¹⁸⁶ Varşova/Lahey m.23/2 İngilizce Metin: “Paragraph 1 of this Article shall not apply to provisions governing loss or damage resulting from the inherent defect, quality or vice of the cargo carried.”

¹⁸⁷ KÖK, s.139.

2.3. Hava Yolu Taşımlarında Üreticinin Konumu

Bir önceki bölümde taşıma sözleşmesinin taraflarına yer verilmiş olup taşıma sözleşmesinin tarafları, “taşıyıcı, gönderen veya yolcu ve gönderilen” şeklinde açıklanmıştır. Açıkça görüldüğü üzere “üretici” taşıma sözleşmesinin bir tarafı değildir. Zira tüketicinin, çalışmamız kapsamında yolcunun veya gönderenin, üretici ile arasında herhangi bir sözleşme bulunmamaktadır.¹⁸⁸ Dolayısıyla ürün sorumluluğu kapsamında üreticinin sorumluluğu “sözleşme dışı sorumluluk” şeklinde değerlendirilmektedir.¹⁸⁹

2.3.1. Ürün Sorumluluğu Kapsamında Sorumluluğu Doğabilecek Kişiler

Ürün sorumluluğu kapsamında “üretici” olarak nitelendirilecek kişilerin tespiti, zararın tazmin edilebilmesi için başvurulacak kişiyi saptayacağından oldukça önemlidir. Zira kim üretici olarak nitelendirilecekse zararın tazmini için o kişiye başvurulacak ve o kişi sorumluluk altında bulunacaktır. Özellikle teknolojinin gelişmesiyle ortaya çıkan ürünler oldukça çeşitli üretim aşamalarından geçmektedir. Nitekim eskiden ürün olarak nitelendirilen eşyalar bir veya iki üreticinin elinden geçtikten sonra tüketiciye ulaşırken günümüzde bir ürün kullanıcıya ulaşmadan önce birçok üretici ile temas etmektedir. Oldukça basit bir örnek vermek gerekirse; eskiden bir sandalye tek bir marangozun elinden çıktıktan sonra kullanıcısıyla buluşurken günümüzde kullanılan sandalyenin iskelet kısmının ayrı bir üretici tarafından üretilip, minder kısmının ayrı bir üretici tarafından üretilerek bu iki materyalin birleştirilmesi işlemi ise başka bir üretici tarafından gerçekleştirilerek ortaya çıkan ürün nihayet kullanıcıyla buluşmaktadır. Çalışmamızın konusu olan hava araçlarını düşünecek olursak bu araçların tekerlek, gövde, kanat, koltuk ve iç teçhizat gibi birçok parçasının farklı üreticiler tarafından üretilerek birleştirilmesi oldukça yaygındır. Bu sebeple teknolojinin gelişmesi ve ürün çeşitliliği ile ürün niteliklerinin artması sebebiyle sorumluluk yüklenecek kişi veya kişilerin tespiti güçleşmiştir. Bu sebeple üretici kavramının tespiti daha detaylı incelemeyi gerektirmektedir.

¹⁸⁸ AYDOS, Oğuz Sadık, Ürün Sorumluluğu Risk Kontrolü Başarı İçin Yedi Anahtar, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 17, Sayı 2, 2013, s. 1785-1802 (AYDOS, Risk Yönetimi), s.1787.

¹⁸⁹ BAŞ, Seda, 7223 Sayılı Kanun Kapsamında Ürün Sorumluluğu Kavramına Genel Bir Bakış, *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, Yıl 13, Sayı 52, 2022, s. 349-382, s.365.

Bu bölümde yer alan açıklamalarımızda ürün sorumluluğu açısından önemli bir belge niteliği taşıyan 85/374 sayılı Konsey Direktifi incelenerek bu düzenleme ışığında “üretici” kavramı aydınlatılmaya çalışılmıştır.

Hukukumuzda ürün sorumluluğuna ilişkin ilk düzenlemeler 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Kanunu ile getirilmiş ve dolayısıyla üretici kavramına ilişkin ilk düzenlemeler de bu kanunda yer almaktaydı. Ancak 6502 Kanun’un yürürlüğe girmesi ile 4077 sayılı kanun mülga olmuştu. 4077 sayılı Kanun’un yerine gelen 6502 sayılı Kanun’da ise ürün sorumluluğuna ilişkin düzenlemelere yer verilmemiştir.¹⁹⁰

Nihai olarak Türk Hukukunda ürün sorumluluğu kapsamında sorumluluk esaslarına ve sorumluluk altındaki kişilere ilişkin hükümler, Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu ile düzenleme altına alındığından üreticinin belirlenebilmesi açısından bu düzenlemede yer alan açıklamalara aşağıda değinilmiştir.

2.3.1.1. 85/374 Sayılı Konsey Direktifi Uyarınca Sorumlu Tutulacak Kişiler

2.3.1.1.1. Üretici Kavramı

85/374 sayılı Konsey Direktifi, düzenlenme amacı doğrultusunda ürettiği üründeki hatanın sebebiyet verdiği zarardan üreticinin sorumlu olacağını belirtmiştir.¹⁹¹ Direktif’te “üretici” kavramına ilişkin net bir tanım yer almamakla birlikte; “üretici” ve “üretici gibi sorumlu tutulabilecek kişiler” şeklinde iki başlık altında sınıflandırma yapılmıştır.

Üründeki hata sebebiyle zarar gören tüketicinin zararının daha hakkaniyetli bir şekilde giderilebilmesi ve tüketicinin haklarının daha iyi korunabilmesi adına Direktif kapsamındaki zararların giderilebilmesi için üretim faaliyetinin farklı aşamalarında ilgili olan bütün kişileri kapsayacak şekilde üretici kavramı genişletilmiştir.

¹⁹⁰ ÜNAL, Akın, KALKAN, Türk Hukukunda Ürün Sorumluluğu Üzerine Olan ve Olması Gereken Hukuka Dair Genel Düşünceler, TAAD, yıl 11, sayı 39, 2019, s.47.

¹⁹¹ Council Directive 85/374/EEC Art. 1 “*The producer shall be liable for damage caused by a defect in his product.*”

2.3.1.1.1. Gerçek Üretici

Doktrinde “gerçek üretici” olarak adlandırılan¹⁹² üretici, 85/374 sayılı Direktif ile “elde edilen nihai ürünü, herhangi bir hammaddeyi veya herhangi bir bileşeni imal eden kişi”¹⁹³ olarak tanımlanmıştır. Bunun yanı sıra yine aynı maddede, “ürünün üreticisi olarak kendini tanıtan ve bu doğrultuda ticari markasını, adını veya ayırt edici unsurunu ürünün üzerinde konumlandıran kişi” de üretici olarak tanımlanmıştır. Üretici gerçek kişi olabileceği gibi bir tüzel kişinin de üretici olarak adlandırılması mümkündür.¹⁹⁴

Üretim sürecine dahil olarak ürünün üretim aşamasına katılan kişilerden, üreticinin emir ve talimatlarıyla üreticiye bağımlı olarak çalışan olarak adlandırılan kişilerin “üretici” olarak adlandırılmayacağını belirtmek gerekir.¹⁹⁵ “Üreticiye bağımlı çalışma” kıstasında aranan şart bu kişilerin muhakkak üreticinin işçisi olmaları değildir. Nitekim esasen üreticinin işçisi olmayan ancak üreticiye dışarıdan danışmanlık faaliyeti sağlayan kişiler de yine üreticinin talimatlarıyla ve emriyle hareket ettiğinden bunlar da bağımlı çalışan olarak sınıflandırılacaklardır.¹⁹⁶

Direktif’in ilgili maddesinden açıkça anlaşıldığı üzere, ürünün ara parçalarını, bileşenlerini üreten kişi gerçek üretici sayılacaktır. Ancak bu noktada bileşen parçayı üreten kişinin yanında hali hazırda üretilmiş olan parçaları alarak, kendi nihai kararı soncunda birleştiren kişinin gerçek üretici olarak adlandırılıp adlandırılmayacağı konusuna bir açıklık getirmek gerekmektedir. Doktrinde; başkaları tarafından üretilmiş bir parçayı alarak onu başka bir ürüne ekleyerek yeni bir ürünün doğumuna sebep olan ve hali hazırda mevcut olan ürünün fonksiyonlarında değişiklik yapan kişilerin gerçek üretici olarak adlandırılması gerektiği ancak üründe herhangi bir değişiklik yapmadan yalnızca farklı ürünleri bir araya getirme işini üstlenen, son montajcı denilebilecek kişilerin gerçek üretici olarak adlandırılmaması gerektiği savunulmaktadır.¹⁹⁷

¹⁹² KESER, Yıldırım, Ürün Sorumluluğu, 1. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2021, s.67.

¹⁹³ Council Directive 85/374/EEC Art. 3/1 “*Producer* means the manufacturer of a finished product, the producer of any raw material or the manufacturer of a component part and any person who, by putting his name, trade mark or other distinguishing feature on the product presents himself as its producer.”

¹⁹⁴ KESER, s.67

¹⁹⁵ AYDOS, Oğuz Sadık, Ürün Sorumluluğu, Adalet Yayınevi, Ankara, 2009 (AYDOS), s.119.

¹⁹⁶ KESER, s.67.

¹⁹⁷ KESER, s.68.

2.3.1.1.1.2. Nihai Ürün Üreticisi

Bir ürünün nihai halini meydana getirerek onu kullanıcısının tüketeceği şekle getirerek hazır eden kişi “nihai üretici” olarak adlandırılır.¹⁹⁸ Ürünün herhangi bir üretim aşamasında bir hatanın doğması halinde nihai üretici bu aşamaların tamamı açısından sorumlu olacaktır.¹⁹⁹ Bu sebeple nihai üreticiyi tespit etmek, tüm aşamalarda doğmuş olabilecek muhtemel zararların karşısında kimin sorumluluk altında olacağını belirleyebilmek açısından önem teşkil etmektedir. Bunun dışında aksi ispat edilmedikçe nihai üretici olarak adlandırılacak kişinin ürün sorumluluğu altında değerlendirilebilecek zararlardan her zaman sorumlu tutulacağını belirtmekte fayda vardır.²⁰⁰

2.3.1.1.1.3. Ara Malların Üreticisi

Yukarıda bahsedildiği gibi ürünün kullanıcının tüketebileceği hazır hale gelmediği durumlarda diğer bir deyişle ürünü sadece kendi başına kullanmanın mümkün olmadığı durumlarda elde var olan ürün, ara mal olarak adlandırılır.²⁰¹ İşbu ara malı üreten kişi ise “ara mal üreticisi” olarak nitelendirilir. Tek başına kullanımın mümkün olmadığı bu ara mallara, kapı kulpu, gözlük sapı, uçak pervanesi gibi örnekler verilebilir. Bu bağlamda ara maldaki bir hata sebebiyle ürün sorumluluğuna başvurabilmek için bu ara malın “asıl ürün ile birleşmesi ve bu birleşmenin ardından ara maldaki hatanın hala devam ediyor olması” gerekir.²⁰²

2.3.1.1.1.4. Ham Madde Üreticisi

“Bir ürünü üretmek için kullanılan bileşenlerin işlenmemiş hali”²⁰³ olarak adlandırılan doğal veya kimyasal olan ham maddeyi üreten kimse “ham madde üreticisi” olarak nitelendirilir. Üretilen ham maddenin hatalı olması halinde ve bu hatanın mevcuttaki ürüne yansması sebebiyle ürün sorumluluğu kapsamına alınabilecek bir zarar doğması halinde ham madde üreticisi sorumlu tutulacaktır.²⁰⁴

¹⁹⁸ HAVUTÇU, s.89.

¹⁹⁹ HAVUTÇU, Ayşe, Türk Hukukunda Örtülü Bir Boşluk: Üreticinin Sorumluluğu, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2005, s.90.

²⁰⁰ KESER, s.69.

²⁰¹ KESER, s.69.

²⁰² KESER, s.69.

²⁰³ [https://sozluk.gov.tr/?ara=ham madde](https://sozluk.gov.tr/?ara=ham%20madde)

²⁰⁴ KESER, s.69.

2.3.1.1.5. Üretici Sayılanlar

85/374 Sayılı Konsey Direktifinin 3. Maddesinde yukarıda belirtilen üreticilerin sayılmasını ardından “ürünün üreticisi olarak kendini tanıtan ve bu doğrultuda ticari markasını, adını veya diğer ayırt edici unsurunu ürünün üzerinde konumlandıran kişi” de üretici olarak sınıflandırılmıştır.²⁰⁵ Esasen üretici olmadığı halde kendini üretici olarak tanıtan bu kişilerin üretici sayılmasının ardında tüketicinin daha iyi korunmasına yönelik bir gayenin yattığı aşikardır. Sorumluluğu doğacak olan bu kişilerin sorumluluğu, sadece kendi işaretini ürünün üzerine yerleştirmesiyle değil aynı zamanda kendisini üretici olarak tanıtmalarıyla doğar. Pek tabii ticari markasını, adını veya ayırt edici unsurunu ürünün üzerinde konumlandıran kişi, ilgili ürünün piyasaya sürülmesinden bir menfaat elde eder.

Direktif metninde “diğer ayırt edici unsur (*other distinguishing feature*)” kavramının kullanılmasının ve bu doğrultuda yine ayırt edici unsurunu ürünün üzerine yerleştiren kişinin de üretici sayılmasının ardından yine tüketicinin korunması gayesi yatar. Nitekim günümüzde çoğu zaman bir slogan veya görselin, ürünün üreticisinin anlaşılmasına yardımcı olduğu gözlemlenmektedir. Dolayısıyla adını veya markasını ürüne yerleştirmeyerek yalnızca üretici açısından belirleyici olacak olan unsurun ürüne yerleştiren kişi de sorumluluktan kaçamayacaktır. Her ne kadar kendi ayırt edici unsurunu ürüne yapııştırıyor olsa da bu işlemi bir kalite kontrolünün ardından bu kaliteyi belirtmek amacıyla gerçekleştiren kimse üretici olarak nitelendirilmeyecektir.²⁰⁶

Üretici olarak kendisini tanıtan bu kişilerin sorumluluğunun gerçek üreticinin sorumluluğunu ortadan kaldırmayacağı gibi bu kişiler tarafından gerçek üreticinin gösterilmesi de kendileri açısından sorumluluğu ortadan kaldırmayacaktır.²⁰⁷

2.3.1.1.2. İthalatçı Kavramı

85/374 Sayılı Konsey Direktifi'nin “üretici” kavramını düzenleyen üçüncü maddesinde aynı zamanda “kiralama, satış veya finansal kiralama veya herhangi bir şekilde dağıtım vesilesiyle ticari faaliyeti çerçevesinde Topluluğa ürün ithal eden

²⁰⁵ Council Directive 85/374/EEC Art. 3 “any person who, by putting his name, trade mark or other distinguishing feature on the product presents himself as its producer.”

²⁰⁶ KESER, s.70.

²⁰⁷ KESER, s.70.

kimsenin üretici sayılacağı” belirtilmiştir.²⁰⁸ Görüldüğü üzere bir kimsenin “ithalatçı” olarak nitelendirilerek üretici gibi sorumlu olabilmesi için aranan şart, Avrupa Birliği Topluluğu’na ürün ithal ediyor olmasıdır. Onun dışında bu ürünün hangi ülkeden ithal edildiği, ithal eden kişinin esasen satıcı olup olmamasının herhangi bir önemi bulunmamaktadır.²⁰⁹ Bu bağlamda, araştırma konumuzla ilgili olacak şekilde, bir hava yolu şirketinin taşıma faaliyetlerini icra edebilmek amacıyla uçak ithal etmesi halinde hava yolu şirketinin üretici gibi sorumlu olacağını belirtmek yanlış olmayacaktır.²¹⁰

Topluluğa ürün ithal etmenin yanı sıra ithalatçının bu sebeple sorumlu olabilmesi için aranan bir diğer şart ise bu faaliyeti ticari olarak gerçekleştiriyor olmasıdır.²¹¹ Diğer bir deyişle sadece kendi kullanımı için bir ürün getiren kişi, örneğin kişisel kullanım için kozmetik ürünü getiren kişi veya bir tanıdığı kimselere ücreti mukabilinde ürün getiren kimse bu eylemi ticari faaliyeti esnasında gerçekleştirmediğinden ithalatçı olarak nitelendirilmeyecektir.²¹² Bunun yanı sıra bir kimsenin az evvel bahsedildiği şekilde ticari olmayan bir amaçla ürünü Avrupa Birliği’ne getiren kimsenin amacının sonradan değişmesi ve ürünün satılması halinde de bu kişiden “ithalatçı” olarak bahsetmek mümkün değildir.²¹³

2.3.1.1.3. Sorumlu Olmayacak Kişiler

85/374 Sayılı Konsey Direktifi’nin üçüncü maddesinde kimlerin üretici olduğu ve kimlerin üretici sayılarak üretici gibi sorumlu olacağı düzenlenmiştir. Yukarıda açıklandığı üzere; “üretici”, “ithalatçı”, “üretici sayılanlar” ve sonradan açıklanacağı üzere “dağıtıcı”, üretici olarak sorum olacak ve bunların dışında kalan tüm kişiler 85/374 sayılı Konsey Direktifi bağlamında sorumlu tutulamayacaktır.

²⁰⁸ Council Directive 85/374/EEC Art. 3/2 “...any person who imports into the Community a product for sale, hire, leasing or any form of distribution in the course of his business shall be deemed to be a producer within the meaning of this Directive and shall be responsible as a producer.”

²⁰⁹ “Direktif’te kast edilen ithalat, Avrupa Birliği’ne üye ülkeler arasında yapılan ithalatlar değil, dışarıdan AB ülkelerine, üye olmayan ülkelerden yapılan ithalatlardır.” Bkz. KESER, s.73.

²¹⁰ KESER, s.71.

²¹¹ “Ticari faaliyetle tek kast edilen bu ürünün satılması ve bir kazanç elde edilmesi değildir. Ürünü ücretsiz olarak dağıtan ancak bunu promosyon olacak şekilde ticari amaçla gerçekleştiren kimse de ithalatçı sayılacaktır.” Bkz. KESER, s.72.

²¹² KESER, s.72.

²¹³ KESER, s.72.

2.3.1.1.4. Dağıtıcı

85/374 sayılı Konsey Direktifinin üçüncü maddesinde “*üreticinin belirlenemediği hallerde ürünü tedarik edenlerden/dağıtanlardan herhangi biri, ürünün üreticisini yahut ürünü kendisine dağıtan/tedarik eden kişiyi makul sürede zarar gören kişiye bildirmezse tıpkı bir üretici gibi sorumlu olur*”²¹⁴ denilmekle dağıtıcıdan ve dağıtıcının sorumluluğundan bahsedilmiş ancak dağıtıcının tanımına yer verilmemiştir. Tıpkı bir üretici gibi sorumluluğu doğabilecek olan dağıtıcının kim olduğunu saptamak önem teşkil etmektedir.

Direktif ile yapılmayan dağıtıcı tanımına uygulama esnasında Avrupa Birliği Adalet Divanı’nda yer alan uyuşmazlıklarda yer verilmiştir. Nitekim 2011 tarihli bir uyuşmazlıkta²¹⁵ Başsavcı tarafından dağıtıcıdan “ürünün dağıtım veya pazarlama süreçlerinde bulunan aracı kişi”²¹⁶ olarak bahsedilmiştir. Yine başka bir uyuşmazlıkta bir başka Başsavcı tarafından az evvel bahsedilen açıklama tekrar edilmiş buna ek olarak üretici arasında “işlevsel birliktelik”²¹⁷ bulunan dağıtıcının tıpkı bir üreticiymiş gibi sorumluluğunun doğacağından bahsetmiştir.²¹⁸

Dağıtıcıya ilişkin açıklamaların yer aldığı üçüncü maddede makul bir süre içerisinde zarar gören kişiye ürünün üreticisini veya ürünü kendisine dağıtanları bildirmeleri halinde dağıtıcıların sorumluluktan kurtulacağı aksi halde bir üretici gibi sorumlu olacakları düzenlenmiştir. Direktif’te görüldüğü üzere bu şekildeki sorumluluktan kurtulma imkanı yalnızca dağıtıcıya tanınmıştır. İlgili düzenlemede yer

²¹⁴ Council Directive 85/374/EEC Art. 3/3 “*Where the producer of the product cannot be identified, each supplier of the product shall be treated as its producer unless he informs the injured person, within a reasonable time, of the identity of the producer or of the person who supplied him with the product.*”

²¹⁵ Court of Justice of the European Union PRESS RELEASE No 119/11 Luxembourg, 27 October 2011, Advocate General’s Opinion in Case C-495/10 Centre hospitalier universitaire de Besançon v Thomas Dutreux and Caisse primaire d’assurance maladie du Jura, <https://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2011-10/cp110119en.pdf> (erişim tarihi: 15.05.2024)

²¹⁶ Court of Justice of the European Union PRESS RELEASE No 119/11 Luxembourg, 27 October 2011 İngilizce Metin: “*Although the directive does not define a ‘supplier’, the latter is construed as being an intermediary in the supply or distribution chain for that product.*”

²¹⁷ KESER, s.74.

²¹⁸ OPINION OF ADVOCATE GENERAL TRSTENJAK delivered on 8 September 2009, İngilizce Metin: “*Where, however, the links between a producer and a supplier are so close that the latter is in reality involved in the production process, the concept of producer within the meaning of Article 11 of the directive also includes that supplier, and the product is not regarded as put into circulation merely by being transferred to the supplier.*” <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:62008CC0358> (erişim tarihi: 15.05.2024)

alan makul sürenin ne kadar olduğu Direktif'te yer almamakla birlikte Avrupa Birliğine üye ülkeler bu makul süreyi kendi iç düzenlemeleriyle tayin etmektedirler.²¹⁹

Dağıtıcının sorumluluktan kurtulabilmesi için tek yapması gereken dağıtım faaliyetini gerçekleştirdiği ürünün üreticisini veya ürünü kendisine tedarik eden kişiyi bildirmektir. Bu bildirim ise makul sürede gerçekleştirilmesi gerekir. Bu bildirim gerçekleştirilmesi için herhangi bir şekil şartı bulunmamaktadır. Yani dağıtıcı bildirim yazılı yapabileceği gibi sözlü bir şekilde de yapabilir.²²⁰

Şayet bir zarara sebep olan ürün piyasaya sürüldüğü anda üreticisi belirlenebiliyor, anlaşılabilir ancak daha sonradan zarar gören kişinin veya herhangi bir üçüncü kişinin müdahalesi ile üreticinin kim olduğu anlaşılabilir duruma gelir ise yine ürünün dağıtıcısının sorumluluğu doğmayacaktır. Bu durumda dağıtıcıdan sorumluluktan kurtulabilmesi için üreticinin veya tedarikçinin kim olduğunun bildirilmesi beklenmeden dağıtıcı sorumluluktan kurtulacaktır.²²¹

2.3.1.2. Türk Hukukunda Sorumluluk Altında Olan Kişiler

Daha önce hukukumuzda ürün sorumluluğuna ilişkin ilk düzenlemeler 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Kanunu ile getirildiği ve dolayısıyla üretici kavramına ilişkin ilk düzenlemeler de bu kanunda yer aldığı ancak 6502 Kanun'un yürürlüğe girmesi ile 4077 sayılı kanunun mülga olduğu belirtilmiş olup 4077 sayılı Kanun'un yerine gelen 6502 sayılı Kanun'da ise ürün sorumluluğuna ilişkin düzenlemelere yer verilmediğine değinilmiştir. Dolayısıyla çalışmamızda Türk Hukuku açısından yapılan incelemeler Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu üzerinden gerçekleştirilmiştir.

2.3.1.2.1. Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu Işığında Sorumluluk Altında Olan Kişiler

2.3.1.2.1.1. İmalatçı Kavramı

Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu'nda ürün sorumluluğu hususu düzenlenirken "ürün imal ederek yahut ürünün tasarımını veya imalatını gerçekleştirerek kendi adı veya markası ile bu ürünü piyasaya süren tüzel veya gerçek

²¹⁹ KESER, s.75.

²²⁰ KESER, s.75.

²²¹ KESER, s.76.

kişi imalatçı olarak adlandırılır”²²² denilmekle imalatçının tanımı yapılmıştır. Görüldüğü üzere düzenlemede “üretici” kavramı yerine “imalatçı” kavramı kullanılmıştır. Üreticinin sözlük anlamı “üretim ile uğraşan kişi, yetiştirici, prodüktör, tüketici karşıtı, üretim sağlayan”²²³ iken imalatçının tanımı ise “imalat yapan kimse”²²⁴ şeklinde yapılmıştır. Doktrinde üretici yerine imalatçı kavramının kullanılması hususunda farklı görüşler mevcuttur. Baskın görüşteki yazarlar, “üretici” kavramının, imalattan daha geniş olacak şekilde imal edilmeyen tarımsal üretim ürünlerini de kapsaması sebebiyle üretici kavramının kullanılması gerektiğini savunmaktadır.²²⁵ Bunun karşısında azınlıkta kalan diğer yazarlar ise, ham madde olarak sayılan maddelerin işlenmesi ile bir ürün üretimini kapsıyor olması sebebiyle “imalatçı” kavramının kullanılması gerektiğini savunmaktadır.²²⁶

Sorumluluğu doğacak olan “imalatçının” kim olduğunu tespit edebilmek oldukça önemlidir. Kanun koyucu imalatçının belirlenebilmesi için farklı yollar/ihtimaller göstermektedir. İmalatçının belirlenmesindeki ilk seçenek, bir ürünün imal edilmesidir. Bir ürünü imal eden kimse, imalatçı sayılacaktır. İmalatçının, bu imal etme işini hangi yöntem ya da araçlarla yaptığı herhangi bir önem teşkil etmemektedir.²²⁷ İmal etme, her somut olayın kendi özelinde ayrı ayrı gerçekleşebilir. Örneğin özünde ham madde olan bir maddenin işlenmesinin ardından bir ürünün elde edilmesiyle “imal etme” eylemi gerçekleşebileceği gibi iki farklı şeyin bir araya getirilmesiyle de ayrı bir ürün imal edilebilir. Dolayısıyla “imal etme” için herhangi bir yol, yöntem veya teknolojik sistem sınırlaması yapılamayacaktır. Buradan anlaşılacağı üzere “imal etme” eylemi ancak imalata elverişli ürünler için kullanılabilir. Bunların dışında kalan tarımsal ürünler gibi esasen yetiştirilen ürünlerin imal edilmesinden söz edilemeyecektir.²²⁸

Kanun koyucunun imalatçının belirlenebilmesi için göstermiş olduğu diğer yol ise, ürünün tasarım sürecini gerçekleştirerek kendi adını ve markasını kullanarak ürünü piyasaya süren kişinin saptanmasıdır. Yani tasarımı gerçekleştiren ve tasarımını yaptığı bu ürünü kendi isim ve markası ile piyasaya süren kişi “imalatçı” olarak

²²² Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu m.3/g

²²³ <https://sozluk.gov.tr/?ara=%C3%BCretici> (erişim tarihi: 15.05.2024)

²²⁴ <https://sozluk.gov.tr/?ara=imalat%C3%A7%C4%B1> (erişim tarihi: 15.05.2024)

²²⁵ HAVUTÇU, s.23, ÜNAL/KALKAN, s.72, AYDOS, s.113.

²²⁶ KESER, s.77.

²²⁷ KESER, s.78.

²²⁸ KESER, s.78.

adlandırılacaktır. “Ürünün tasarımını yaptırarak” ifadesi ile kanun koyucunun neyi kast ettiği, diğer bir ifadeyle kanun koyucunun tasarım kavramı ile neyi anlatmak istediği Kanun’da açıklanmamıştır. Doktrinde “tasarım” kavramı ile “ürünün görüntüsünün değil, ürünün temel fikrinin ve ürüne hakim olan temel prensiplerin” kast edildiği belirtilmektedir.²²⁹ İlgili madde uyarınca bir kimsenin yalnızca tasarımı gerçekleştirmiş olması onun “imalatçı” olarak sınıflandırılması yeterli değildir. Tasarımı yapmanın yanı sıra tasarımını yaptığı ürünü kendi adıyla veya ticari markası ile birlikte piyasaya sürmen kimse imalatçı olarak adlandırılacaktır. Burada “kendi adı/ismi” ile kast edilen gerçek kişi olan imalatçının isim ve soy ismi değil ticari işletmenin adıdır.²³⁰ Kanun metninde “ticari marka” kalıbının kullanılması, doktrinde Sınai Mülkiyet Kanunu ile markanın “bir teşebbüsün hizmet veya mallarını diğer başka teşebbüslerden ayıran her türlü işaret”²³¹ şeklinde tanımlanmış olması ve ticari olan ya da ticari olmayan marka şeklinde bir ayırımın yapılmamış olması sebebiyle eleştirilmiş olup “ticari marka” yerine direkt “marka” ifadesinin kullanılması gerektiği belirtilmiştir.²³² Kanun koyucu 85/374 sayılı Konsey Direktifi’nden farklı olarak “her türlü ayırt etmeye elverişli işaretin” kullanılmasını aramamış yalnızca isim veya ticari marka ile ürünün piyasaya sürülmüş olmasını yeterli bulmuştur.

Yukarıda 85/374 sayılı Konsey Direktifi’nde yer alan üretici tanımını açıklarken ham madde üreticisi, ara malların üreticisi gibi ayrımlara ve tanımlara yer vermiştik. Türk kanun koyucusu Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu’nu düzenlerken böyle bir ayrıma gitmemiştir. Ancak yine de Kanun’un altınca maddesinde “üründe meydana gelen zarardan birden daha fazla imalatçı veya ithalatçının sorumluluğunun doğması halinde sorumluluğu doğan bu imalatçı veya ithalatçıların müteselsilen sorumlu tutulacağı”²³³ düzenlenmiştir. Bu maddeden ara malların ve ham madde üreticilerin de sorumluluk altında olduğu anlaşılabilir.

2.3.1.2.1.2. İthalatçı Kavramı

Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu kapsamında sorumluluk altında olan diğer grup ise ithalatçılardır. Nitekim uygunsuz olan bir ürünün bir zarara

²²⁹ KESER, s.78.

²³⁰ KESER, s.78.

²³¹ 6769 sayılı Sınai Mülkiyet Kanunu m.4, <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.6769.pdf> (erişim tarihi: 16.05.2024)

²³² KESER, s.79

²³³ Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu m.6/3

sebeup olması halinde ürünün imalatçısı veya ithalatçısı bu zararı giderme yükümlülüğü altında bırakılmıştır.²³⁴ Kanunda ithalatçının tanımı, “ürünü ithal ederek piyasaya arzını sağlayan yani piyasada ürünü ilk kez bulunduran gerçek veya tüzel kişi”²³⁵ şeklinde yapılmıştır. İthalatçının tanımı hususunda 85/374 sayılı Konsey Direktifi ile Kanun arasında herhangi bir fark yer almamaktadır.

2.3.1.2.1.3. İmalatçı Sayılanlar

85/374 sayılı Konsey Direktifi ile dağıtıcıların sorumluluğu düzenlenmişken Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu ile dağıtıcının sorumluluğu direkt olarak düzenlenmemiş ancak belli hallerde dağıtıcının sorumlu olacağı belirtilmiştir.

İlgili düzenleme ile “kendi adı veya ticari markası ile ürünü piyasaya süren veya piyasada hali hazırda bulunan ürünü, ilgili teknik düzenlemesine veya genel ürün güvenliği mevzuatına uygunluk yönünden değiştiren ithalatçılar ve dağıtıcılar imalatçı sayılır”²³⁶ denilmekle dağıtıcının hangi hallerde sorumlu olacağı belirtilmiştir. Buna göre ürünün teknik düzenlemesine göre ürünü değiştiren dağıtıcılar ve herhangi bir teknik düzenleme bulunmasa dahi ürünün genel güvenlik düzenlemelerine uygunluğunu etkileyecek şekilde değişiklik yapan dağıtıcılar “imalatçı” sayılacak ve sorumluluk altında bulunacaklardır.²³⁷

Şayet ürünün imalatçısı, yetkili temsilcisi yahut ithalatçısı bilinmiyor ve tespit edilemiyor ise; kendisine yetkili kuruluş tarafından yapılan bildirim tebliğ tarihinden itibaren on iş günü içerisinde ürünün imalatçısına, yetkili temsilcisine veya ürünün ithalatçısına ilişkin irtibat bilgilerini veya bunların isimlerini, bunları bilmiyor ise tedarik sürecinde kendisinden bir önceki konumda bulunan işletmeye ilişkin isim ve irtibat bilgilerini bildirmeyen dağıtıcı tıpkı bir “imalatçı” gibi muamele görecektir.²³⁸ Yani istenin bu bilgileri süresi içinde bildiren dağıtıcı sorumluluktan kurtulacakken bildirimde bulunmayan dağıtıcı imalatçı kabul edilecektir. Açıklanan bu bildirim yükümlülüğü esasen “ürün güvenliği ve teknik düzenlemelere aykırılık” hususları açısından getirilmiş olup bildirim yetkili kuruluşa²³⁹ yönlendirilmektedir.²⁴⁰

²³⁴ Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu m.6/1

²³⁵ Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu m.3/ğ

²³⁶ Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu m.11/1

²³⁷ KESER, s.80.

²³⁸ Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu m.11/2

²³⁹ “Yetkili Kuruluş” kavramı için bkz. Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu m.3/1/ş “ürünlere ilişkin teknik düzenlemeyi hazırlayan, yürüten veya ürünleri denetleyen kamu kuruluşu”

²⁴⁰ KESER, s.81.

Yukarıda açıklanandan başka, ürün sebebiyle tazminat sorumluluğu açısından herhangi bir durumun doğması halinde de ürünün imalatçısına, yetkili temsilcisine veya ürünün ithalatçısına ilişkin irtibat bilgilerini veya bunların isimlerini, bunları bilmiyor ise tedarik sürecinde kendisinden bir önceki konumda bulunan işletmeye ilişkin isim ve irtibat bilgilerini on iş günü içerisinde bunu kendisinden talep eden zarar görene bildirmeyen dağıtıcı, bir imalatçı gibi sorumluluk altında bulunacaktır.²⁴¹

3. Hava Taşımlarında Ürün Sorumluluğu

3.1. Ürün Kavramı

Sorumluluğa sebep olan “ürünün” tanımı sorumluluk alanını saptayabilmek açısından oldukça önemlidir. Zira sorumluluğu doğuran ve üzerinde titizlikle durulması gereken husus, üründür. Zira ürün tanımının genişletilmesi veya daraltılması doğru orantılı olarak sorumluluğun da kapsamını genişletecek veya daraltacaktır. Ürün kavramının tanımı için iç hukukumuzdaki kaynaklarda ve uluslararası hukuktaki kaynaklarda yer alan açıklamalara aşağıda değinilmiştir.

Türk hukukunda ürün sorumluluğuna ilişkin ilk düzenlemelere 4077 sayılı Tüketicinin korunması Hakkında Kanun’a 4822 sayılı Kanun’la yapılan değişikliklerde yer verildiği söylenebilir.²⁴² Bu değişiklikte kanun koyucu “ürün” kavramını kullanmak yerine “mal” kavramını kullanmış olup “alışverişe konu olabilen taşınır eşya, konut ve tatil amaçlı kullanılan taşınmaz eşya ve elektronik mecrada kullanıma saikiyle hazırlanan yazılım, görüntü ve ses gibi gayri maddi mallar” mal kavramına dahil edilmiştir.²⁴³

2020 yılında ürün güvenliğini sağlama amacıyla²⁴⁴ getirilen 7223 sayılı Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu²⁴⁵ ise “ürün” kavramını ele alarak “*her türlü eşya, madde veya müstahzar*” şeklinde ürün kavramının tanımını yapmaktadır.²⁴⁶

²⁴¹ Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu m.11/3

²⁴² KESER, s.54

²⁴³ 4822 Sayılı, “4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanunda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun”, m.3

²⁴⁴ 7223 sayılı Kanun m.1

²⁴⁵ <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=7223&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5> (erişim tarihi: 16.05.2024)

²⁴⁶ 7223 sayılı Kanun m. 3/1/s

Burada görüldüğü üzere “ürün” kavramı yapılırken 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun’da aranan “alışverişe konu olabilme” kriteri düzenlenmemiştir.²⁴⁷

Amerika’da ürün sorumluluğunun genellikle mahkeme kararların çerçevesinde şekillendiğine değinilmişti. Aynı şekilde “ürün” kavramı da Amerikan Mahkemeleri tarafından her somut olayın kendi özeline göre değerlendirilmiş olup genel bir ürün tanımı yapılmamıştır.²⁴⁸

Avrupa’da ürün sorumluluğunu düzenleyen 85/374 sayılı Konsey Direktifi’nde “ürün” kavramı için direkt olarak bir tanım verilmemekle birlikte ürünün neleri kapsadığı düzenlenmiştir. Bu doğrultuda; elektrik de dahil olmak üzere birincil tarım ürünleri ve av ürünleri dışındaki tüm taşınır ve taşınır veya taşınmazlara dahil edilmiş olan taşınır (yine birincil tarım ürünleri ve av ürünleri hariç olmak üzere) Direktif uyarınca “ürünün” kapsamına dahildir.²⁴⁹ Görüldüğü üzere taşınmazlar bu Direktif’in kapsamına dahil edilmemiştir.

Hava taşımaları açısından “ürün” olarak değerlendirmeye alınan varlıkların hava araçları/uçaklar olduğu aşikardır. Kanun koyucu 4721 Sayılı Türk Medeni Kanunu ile taşınır malları “*yapıları gereği taşımaya elverişli olan maddi şeyler ve edinilebilme kabiliyeti olan, taşınmaz mülkiyetinin kapsamına dahil olmayan doğal güçler*” şeklinde tanımlamıştır.²⁵⁰ Diğer bir deyişle bir eşyanın taşınır sayılmasındaki temel ölçüt; “yapısı gereği taşınabilir olan ve bir yerden bir yere taşınırken özünde bir değişikliğe sebep olmamak” şeklinde belirtilebilir.²⁵¹ Bu doğrultuda nitelikleri sebebiyle taşımaya elverişli olan hava araçlarının taşınır mal olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.²⁵² Bununla birlikte Türk Sivil Havacılık Kanunu ile de aksine bir

²⁴⁷ KESER, s.57

²⁴⁸ KESER, s.48.

²⁴⁹ 85/374 Council Directive on the approximation of the laws, regulations and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products Art.2 “*For the purpose of this Directive 'product' means all movables, with the exception of primary agricultural products and game, even though incorporated into another movable or into an immovable. 'Primary agricultural products' means the products of the soil, of stock-farming and of fisheries, excluding products which have undergone initial processing. 'Product' includes electricity*”

²⁵⁰ 4721 Sayılı Türk Medeni Kanunu, <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.4721.pdf> (erişim tarihi: 16.05.2024)

²⁵¹ AYAN, Mehmet, Eşya Hukuku, C. II, Mülkiyet, Mimoza Yayınları, 8. Baskı, Konya, 2016, s. 575; GÜRSOY, Kemal Tahir, EREN, Fikret, CANSEL, Erol, Türk Eşya Hukuku, 2. Baskı, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 1984, s. 932.

²⁵² KURT, Ekrem, Sivil Hava Aracı Mülkiyetinin Kazanılması Devri ve Sona Ermesi, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 21, Yıl 2017, Sayı 2, 2017, s.52, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/788957> (erişim tarihi: 27.05.2024) Doktrinde hava araçlarının kendilerine özgü bir tescil sistematığı bulunması ve bu sicil sisteminin tapu siciline

düzenleme olmadıkça hava araçlarının taşınır olarak nitelendirileceği belirtilmiştir.²⁵³ Dolayısıyla taşınır eşya olarak kabul edilen hava araçları 85/374 sayılı Konsey Direktifi kapsamında “ürün” olarak değerlendirilecek ve Direktif kapsamına alınacaktır.²⁵⁴

3.1.1. Bir Ürün Olarak Hava Aracı Kavram

Yukarıda hava araçlarının ürün sorumluluğu kapsamında “ürün” olarak değerlendirileceğini belirtmiştik. Bu doğrultuda çalışmamızla paralel olacak şekilde hava aracının tanımını yapmak ve hava araçlarının neler olabileceğine değinmek gerekmektedir.

Hava aracı, en geniş ifadeyle, tüm türlerini içinde barındıracak şekilde, “kendisinde mevcut olan sabit şekilde durabilen ya da hareket eden kanatlarının sayesinde aldığı destekle birlikte veya hali hazırda bulunduğu atmosferden kütle bakımından daha hafif olması sebebiyle havalanabilen ve havalandığında bu durumunu koruyarak tutunabilen araç” cümlesi ile tanımlanabilir.²⁵⁵

Öncelikle Türk Dil Kurum tarafından “*insanlı veya insansız olarak hava taşımalarında kullanılan her türlü araç*”²⁵⁶ şeklinde tanımlanan hava aracı uluslararası anlamda, Milletlerarası Sivil Havacılık Organizasyonu (ICAO) tarafından “*yeryüzüne karşı olan hava reaksiyonları dışındaki hava reaksiyonlarından atmosferde destek sağlayan bilen her türlü makine*” şeklinde tanımlanmıştır.²⁵⁷

benzerliği/yakınlığı sebebiyle hava araçlarının esasen taşınır mal ile taşınmaz mal arasında bulunduğunu savunan yazarlar da mevcuttur. HATEMİ, Hüseyin, SEROZAN, Rona, ARPACI, Abdülkadir, Eşya Hukuku, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1991, s. 307.

²⁵³ 2920 Sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu m.65 “*Bu Kanunda aksine bir hüküm bulunmadıkça, hava araçları menkul mal hükümlerine tabidir.*”

<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.2920.pdf> (erişim tarihi: 27.05.2024)

²⁵⁴ Hava araçlarının “ürün” kapsamına değerlendirilmemesi hususunda bazı itirazlar mevcutsa olsa da hava araçları “ürün” tanımının kapsama altına dahildir. Simon Whittaker, The EEC Directive on Product Liability, Yearbook of European Law, Volume 5, Issue 1, 1985, Pages 233–286, <https://doi.org/10.1093/yel/5.1.233> (erişim tarihi: 27.05.2024)

²⁵⁵ AKKURT, s.60

²⁵⁶ Bkz. Hava Aracı, Hava Taşıtı, [https://sozluk.gov.tr/?ara=hava taşıtı](https://sozluk.gov.tr/?ara=hava%20ta%C5%9Fıtı)

²⁵⁷ ICAO, Annex2, Chapter 1, Definitions, “Aircraft”,

https://www.icao.int/Meetings/anconf12/Document%20Archive/an02_cons%5B1%5D.pdf (erişim tarihi: 27.05.2024)

Hava aracına ilişkin uluslararası bir organizasyon olan IACO tarafından bir tanım yapıldığından bahsetmiştik. Her ne kadar burada hava aracına ilişkin direkt bir tanım yer alıyor ise de uluslararası düzenlemelerde her zaman durum bu kadar açık olmamıştır. Bu doğrultuda bazı uluslararası metinlerde hava aracından bahsedilmekle birlikte hava aracı kavramı açıklanmadan belirsizlik içinde düzenleme oluşturulmuştur. Örneğin yine hava taşımaları bağlamında önemli bir metin olan Varşova Konvansiyonu'nda²⁵⁸, “*hava aracı ile gerçekleştirilen taşımaların bu konvansiyonun kapsamında olduğu*” belirtilmiş ancak hava aracının tanımına yer verilmemiştir. Bakıldığı zaman direkt konvansiyonun kapsamını belirleyecek olan hava aracına ilişkin tanımın yapılmaması doktrinde çeşitli tartışmalara sebep olmuştur.

Örneğin Varşova Konvansiyonu'nda “aircraft” olarak belirtilen husus Türkçe Konvansiyon metnine “uçak” şeklinde çevrilmiştir. Bu sebeple bir takım yazarlar Konvansiyon'un yalnızca uçaklar açısından uygulanabilir olduğunu, uçak dışında kalan helikopter, planör ve diğer hava araçları açısından uygulanabilir olmadığını savunmuştur.²⁵⁹ Ancak bazı yazarlar ise bunun tam tersine Türkçe metinde yer alan “uçak” sözcüğünün daha geniş yorumlanarak sadece uçakları değil, helikopter, planör gibi diğer araçları da kapsayacak şekilde esasen “hava aracı” kavramı olarak değerlendirilmesi gerektiğini savunmaktadır.²⁶⁰ Her ne kadar ikinci görüşü savunan yazarlar konvansiyon metninde geçen “uçak” sözcüğünü geniş yorumlasa da bu sözcüğün kapsam alanına yani Konvansiyon'un kapsam alanına zeplin ve balon gibi araçlarla yapılan taşımaları dahil etmemektedir. Bu duruma gerekçe olarak Varşova Konvansiyonu'nun 34. Maddesinde düzenlenen “olağanüstü koşullarda gerçekleştirilen, normal faaliyet kapsamında olmayan taşımalar” hükmü²⁶¹

²⁵⁸ CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES RELATING TO INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR, SIGNED AT WARSAW ON 12 OCTOBER 1929 (WARSAW CONVENTION) , Art.1/1. “*This Convention applies to all international carriage of persons, luggage or goods performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.*”

²⁵⁹ SÖZER, s. 17.

²⁶⁰ ÜLGEN, s.16; KANER, s.14; CANBOLAT, A. Gül, Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, 2009, s.9.

²⁶¹ İngilizce Metin: “*This Convention does not apply to international carriage by air performed by way of experimental trial by air navigation undertakings with the view to the establishment of a regular line of air navigation, nor does it apply to carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of an air carrier's business.*”

gösterilmiştir. Yani bu hüküm sebebiyle zeplin ve balon gibi araçlarla yapılan taşımalar Varşova Konvansiyonu'nun uygulama alanına dahil edilemez. Daha sonrasında oluşturulan 1955 tarihli Lahey Protokolü ile Varşova Konvansiyonu'nun 34. Maddesi ilga edilerek sadece taşıma belgeleri yönünden bir düzenleme getirilmiştir.²⁶² Dolayısıyla zeplin ve balon gibi araçların Varşova Konvansiyonu'nun kapsamına dahil olmayacağı yönündeki görüş belirli bir ölçüde etkinliğini yitirmiştir.

Türk mevzuatında ise Türk Sivil Havacılık Kanunu ile açıklanan kavram, “*havada seyredilme kabiliyeti olan ve havalanabilen her türlü araç*” şeklinde tanımlanmıştır.²⁶³

3.1.2. Hava Aracı Kavramının Unsurları

Her ne kadar yukarıda “hava aracı” kavramına yönelik bazı tanımlar yer almaktaysa da hava aracının tam olarak neleri kapsadığı konusunda hava aracının unsurlarına değinmek daha sağlıklı olacaktır.

Yukarıda bahsedildiği üzere hava aracı, Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda “*havada seyredilme kabiliyeti olan ve havalanabilen her türlü araç*”²⁶⁴ şeklinde tanımlanmıştır. Görüldüğü üzere kanun hava aracının tespitinde iki unsura değinmiştir. Bunlardan ilki havada seyredilme kabiliyeti, ikincisi ise havalanabilme unsurudur.

Bu iki unsurdan herhangi birinin kalıcı olmayacak şekilde ortadan kalkması, aracın hava aracı olma vasfına etki etmeyecek olup araç yine hava aracı olarak sınıflandırılacaktır.²⁶⁵ Ancak unsurlardan birinin dahi kalıcı olarak kaybedilmesi aracın artık hava aracı sıfatını haiz olmayacağı yani bu vasfını yitireceği anlamına gelmektedir.²⁶⁶

²⁶² AKKURT, s.62.

²⁶³ 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, m.3/b, <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.2920.pdf> (erişim tarihi: 27.05.2024)

²⁶⁴ 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu, m.3/b

²⁶⁵ KÖK, s.35.

²⁶⁶ KANER, s.15.

3.1.2.1. Havalanabilme

Havalanabilme unsuru kanun koyucunun maddenin sistematiki içerisinde bir hava aracında aradığı ilk unsudur. Havalanma eylemi aslında hava aracının gerçekleştirdiği eylemlerden biri olup uçuşun dolayısıyla taşımacılığın bir parçasıdır. Türk Dil Kurumu, havalanabilme kavramını, “*yükselebilmek (bir yerden)*²⁶⁷” şeklinde açıklamıştır. Havalanma eylemi, uçuşun yeryüzünden havaya geçerken yaptığı son eylemdir. Uçak yükselme ve havada seyretme işlemine geçebilmek için önce havalanarak yeryüzündeki pozisyonunu terk eder.²⁶⁸

Havalanabilme unsurunu, uçaklar pist, kalkış mesafesi ve kanatlarının yardımıyla sağlarken; balon, zeplin ve helikopter gibi araçlarda havalanabilme unsurunun sağlanması açısından bunlar aranmamaktadır²⁶⁹. Nitekim kanun koyucu bir aracın hava aracı sayılması için yalnızca havalanabiliyor olması şartını aramış ancak bu havalanmanın ne şekilde gerçekleşeceği konusunda bir ayırım yapmamıştır. Dolayısıyla kanatlarının yardımıyla yahut daha hafif olan ağırlığı sebebiyle veya diğer başka şekillerde havalanabilen araç, hava aracı sayılacaktır.²⁷⁰

3.1.2.2. Havada Seyir

Havalanma yöntemi fark etmeksizin havalanabilen aracın hava aracı sayılacağını belirtmiştik. Ancak kanun koyucu hava aracının havalanabiliyor olmasından başka aynı zamanda havada seyredabiliyor olmasını da aramaktadır. Nitekim Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda her iki unsur bir arada aranmıştır.

Havada seyir kabiliyeti, aracın havada bulunan belirli bir noktadan diğerine kontrollü bir şekilde gidebilmesi/varabilmesi yani diğer bir deyişle kontrollü bir şekilde uçabilmesi anlamına gelmektedir.²⁷¹ Burada önem arz eden bir diğer husus ise varılan nokta ile geride bırakılan noktanın havada yani atmosferde olmasıdır. Nitekim atmosfer ötesinde yani uzayda gerçekleşen bu eylem hava hukukunun dışında

²⁶⁷ Bkz. Havalanabilme, havalanabilmek, havalanmak, <https://sozluk.gov.tr/?ara=havalanmak> (erişim tarihi: 27.05.2024)

²⁶⁸ AKKURT, s.64.

²⁶⁹ AKKURT, s.64.

²⁷⁰ KANER, s.15; İŞGÜZAR, Hasan, Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Sivil Hava Aracı İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu, Ankara, 2003.

²⁷¹ AKKURT, s.65.

kalacaktır.²⁷² Yine bu unsurda da hava aracının bu unsuru motorlarıyla mı yoksa süzülme yöntemiyle mi gerçekleştirdiği önem arz etmemektedir.²⁷³

3.1.3. Hava Aracı Türleri

Hava araçlarının sınıflandırılması hizmet alanları doğrultusunda yapılabileceği gibi²⁷⁴ sınıflandırma itici güçler, kalkış yöntemleri gibi kıstaslar çerçevesinde de bir sınıflandırma yapılabilir. Bu minvaldeki bir sınıflandırma Şikago Konvansiyonu'nun 7. Ekinde²⁷⁵ düzenlenmiştir. Öncelikle hava araçlarını havadan hafif olanlar ve havadan ağır olanlar şeklinde iki ana sınıfa ayırmak doğru olacaktır.

3.1.3.1. Havadan Daha Hafif Olan Hava Araçları

Şikago Konvansiyonu'nun 7. Eki uyarında havadan hafif olan hava araçları da kendi içinde güce bağlı çalışanlar²⁷⁶ ve güce bağlı olmadan çalışanlar²⁷⁷ şeklinde ayrılmıştır. Bunlardan güce bağlı olmadan yani tahriksiz çalışan hava araçlarını, balonlar; bir güce bağlı olarak tahrikle çalışanları ise hava gemileri oluşturmaktadır.²⁷⁸

3.1.3.1.1. Hava Balonu

Hava balonları, sınıflandırma içerisinde havadan hafif olan ve bir güce bağlı olmaksızın çalışan hava araçları sınıfında yer alır. Çalışmamızın başında da değinildiği gibi hava aracı olarak karşımıza çıkan ilk araçlar balonlardır. Balonlar ilk çıktığında halkın tüm kesiminde büyük merak uyandırmış ve kısa sürede toplumun gündeminde yer edinmiştir.

²⁷² ÜLGEN, s.1.

²⁷³ AKKURT, s.66.

²⁷⁴ KANER, s.15.

²⁷⁵ Annex 7 to the Convention on International Civil Aviation, https://aviation-is.better-than.tv/icaodocs/Annex%207%20-%20Aircraft%20Nationality%20and%20Registration%20Marks/an07_5ed.pdf (erişim tarihi: 27.05.2024)

²⁷⁶ Bkz. Power-driven

²⁷⁷ Bkz. Non-power-driven

²⁷⁸ Annex 7 to the Convention on International Civil Aviation, https://aviation-is.better-than.tv/icaodocs/Annex%207%20-%20Aircraft%20Nationality%20and%20Registration%20Marks/an07_5ed.pdf , p.3 table 1. (erişim tarihi: 27.05.2024)

Hava balonlarının çalışma prensibi, içerisinde bulunan havadan daha hafif olan gaz sayesinde havalanması ve yine bu sayede havada seyredebilmesine, tutunabilmesine bağlıdır.²⁷⁹ Balonlar da kendi içlerinde gaz balonları ve sıcak hava balonları şeklinde iki ayrı kategoriye ayrılmaktadır.²⁸⁰ Sıcak hava balonları, açık bir şekilde duran mahfazanın ısıtılması ve bu ısıtılmanın ardından genişletilmesi sayesinde havalanabilmekte ve havada seyredebilmektedir.²⁸¹ Gaz balonlarında ise bu durum açık mahfazanın ısıtılması şeklinde değil hali hazırda kapalı olan mahfazadaki gazın yapı itibarıyla havadan daha hafif olan helyum gibi gazlarla dolu olması sayesinde gerçekleşmektedir.²⁸²

Bakıldığı zaman balonları mevzuat açısından hava aracı sayılmasının önünde hiçbir engel bulunmamaktadır.²⁸³ Dolayısıyla tarihsel süreçte ilk hava aracı sayılan balonları günümüzde hala hava aracı olarak nitelendirmek doğru bir yaklaşım olacaktır.

3.1.3.1.2. Hava Gemisi (Airship)

Hava gemileri sınıflandırma içerisinde havadan hafif olan ve bir güce bağlı çalışan hava aracı kategorisini oluşturmaktadır. Havadan hafif olan bu araçlar, çalışabilmeleri için kendilerini havaya kaldıracak bir gaza ihtiyaç duyarlar.²⁸⁴ İlk zamanlarda temin etmenin kolaylığı ve maliyet düşüklüğü sebebiyle hidrojen gazı kullanılıyordu. Ancak meydana gelen kazaların ardından ve hidrojenin çok hızlı yanması sebebiyle hidrojenin kullanımı bırakılarak günümüzde hala sıklıkla kullanılan helyum gazına geçilmiştir.²⁸⁵

Uluslararası düzenlemelerde hava gemisi “*havadan hafif olan ve güçle çalışan hava aracı*”²⁸⁶ şeklinde tanımlanmıştır. Her ne kadar Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda

²⁷⁹ KANER, s.15.

²⁸⁰ AKKURT, s.72.

²⁸¹ AKKURT, s.72.

²⁸² AKKURT, s.72.

²⁸³ Balonlar TSHK ms.3/b’de aranan “havalanabilme” ve “havada seyredebilme” şartlarını sağlamaktadır.

²⁸⁴ KÖK, s.37.

²⁸⁵ KÖK, s.37.

²⁸⁶ Annex 7 to the Convention on International Civil Aviation, “Airship”, “A power-driven lighter-than-air aircraft. ”, https://aviation-is.better-than.tv/icaodocs/Annex%207%20-%20Aircraft%20Nationality%20and%20Registration%20Marks/an07_5ed.pdf (erişim tarihi: 01.06.2024)

açıkça tanımlanmasa da; uluslararası bir metinle düzenlenen ve hava aracı olduğu belirtilen aracın, aynı şekilde TSHK²⁸⁷,nın belirtmiş olduğu havalanabilme ve havada seyir kabiliyetini haiz olması sebebiyle “hava aracı” olarak nitelendirileceğini belirtmek gerekir. Bu sebeple hava aracı sayılan hava gemisi ile gerçekleştirilen taşımalar Varşova/Lahey sistemi çerçevesinde değerlendirilmektedir.²⁸⁸

3.1.3.2. Havadan Daha Ağır Olan Hava Araçları

Yukarıda havadan hafif olan araçların sınıflandırılma şekline ve çalışma prensiplerine kısaca değindik. Sırada yine Şikago Konvansiyonu²⁸⁹ ile getirilen havadan ağır olan araçlar kategorisi yer almaktadır. Tıpkı havadan hafif araçlarda olduğu gibi havadan ağır olan bu araçlar da bir güce bağlı çalışanlar²⁹⁰ ve güçten bağımsız²⁹¹ yani motorsuz çalışanlar olarak kendi içinde ikiye ayrılmıştır.

3.1.3.2.1. Uçaklar

Havadan ağır olan araçlar kategorisinde ilk ele aldığımız araç, bir güce bağlı olarak çalışan havadan ağır olan araçtır. Günümüzde en çok kullanılan araçlar içerisinde yer alan uçaklar, temel olarak motorlarının, kanatlarının ve havada tutunabilmesini, süzülmesini kolaylaştıran flapların, kuyruğunun sayesinde uçuşu gerçekleştirir.²⁹²

Uçaklar için TSHK’da bir tanım yapılmamış ancak Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği²⁹³ tarafından uçaklar, “*motor gücü sayesinde seyreden, karaya, denize veya hem karaya hem denize iniş ve kalkış gerçekleştirebilen havadan ağır hava aracı*” şeklinde tanımlanmıştır.

²⁸⁷ TSHK m.3/b

²⁸⁸ ÜLGEN, s.16, AKKURT, s.73.

²⁸⁹ Annex 7 to the Convention on International Civil Aviation

²⁹⁰ Power-driven

²⁹¹ Non-power-driven

²⁹² KÖK, s.38.

²⁹³ 28863 sayılı Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2020/03/20200306-3.htm> (erişim tarihi: 01.06.2024)

3.1.3.2.2. Planör

Türkçe sözcük anlamı “*motorsuz, uçak benzeri, hava akımlarından faydalanarak uçan hava taşıtı*”²⁹⁴ olan “planör” sözcüğünün kökeni Fransızca “Planeur” kelimesidir.²⁹⁵ Kelime anlamında da anlaşıldığı üzere planör motorsuz yani tahriksiz bir hava aracıdır. Yukarıda açıklanan uçaktan farklı olarak çalışma esnasında itme gücünden faydalanmayıp hava akımından faydalanmaktadır.²⁹⁶

Planörün hukuki nitelik itibariyle hava aracı sayılıp sayılmayacağı yönünde doktrinde üç farklı görüş bulunmaktadır. Bunlardan ilki planörün havalanma yetisinin olmamasını gerekçe göstererek, planörün TSHK’nın aradığı şartlardan olan havalanabilme şartını sağlamaması sebebiyle hava aracı sayılmayacağını savunmaktadır²⁹⁷. İkinci görüş ise planörün teorik olarak bir hava aracı olduğunu savunurken Varşova/Lahey sistemi ve diğer uluslararası metinler çerçevesinde hava aracı olarak kabul edilemeyeceğini düşünmektedir.²⁹⁸ Üçüncü görüş ise planörün havalanabilme becerisinin bulunduğunu savunarak hava aracı olarak nitelendirilmesi gerektiğini belirtmektedir.²⁹⁹

Mevzuatımızda ise planör, Pilot Lisans Yönetmeliği³⁰⁰’nde hava araçları arasında sayılmış olup “hava aracı” olarak nitelendirilmektedir. Uluslararası düzenlemede de yine mevzuatımızla paralel olarak “*Mevcut bulunan şartlarda uçuşunu sürdüren ve aerodinamik tepkimelerle havada tutunan, motoru bulunmayan ve havadan ağır olan hava aracı*”³⁰¹ şeklinde tanımlanan planör “hava aracı” olarak nitelendirilmiştir.

²⁹⁴ Bkz. <https://sozluk.gov.tr/?ara=planör> (erişim tarihi: 01.06.2024)

²⁹⁵ Bkz. Türk Hava Kurumu, <https://www.thk.org.tr/planor> (erişim tarihi: 01.06.2024)

²⁹⁶ KÖK, s.39.

²⁹⁷ SÖZER, s.19, AKKURT, s.75.

²⁹⁸ AKKURT, s.75.

²⁹⁹ ÜLGEN, s.16, AKKURT, s.75, KANER, s.15.

³⁰⁰ Pilot Lisans Yönetmeliği (SHY – 1), m.4/1-f,

<https://www.mevzuat.gov.tr/File/GeneratePdf?mevzuatNo=23622&mevzuatTur=KurumVeKurulusYonetmeliği&mevzuatTertip=5> (erişim tarihi: 01.06.2024)

³⁰¹ Annex 7 to the Convention on International Civil Aviation, “Definitions”, “Glider”, “*A non-power-driven heavier-than-air aircraft, deriving its lift in flight chiefly from aerodynamic reactions on surfaces which remain fixed under given conditions of flight.*”

3.1.3.2.3. Rotorlu Hava Araçları (Rotorcraft)

Rotorlu araçlar uluslararası hukuki mecrada “bir veya birden çok rotorun kullanılmasıyla havada oluşturulan etki sayesinde havada durabilen, bir güce bağlı çalışan havadan ağır olan hava aracı”³⁰² şeklinde tanımlanmaktadır. İlgili tanımın yanında rotorlu araçların türleri olan helikopter³⁰³ ve otojire³⁰⁴ ilişkin açıklamalar da metinde yer almıştır.

Helikopter, rotorlu hava araçları arasında en popüler olan en bilinen araçtır. Helikopter iki veya daha fazla kanattan oluşur ve kanatlarının yardımıyla havalanarak hareket etmektedir.³⁰⁵ Otojir ise yine bir veya birden çok rotorun oluşturduğu (dikey eksenler üzerinde dönen rotorlar) reaksiyonun desteğiyle hareket eden hava aracı olarak tanımlanabilir.³⁰⁶

Türk hukuk sisteminde ise rotorlu araç tanımını yapılmamakta ancak bir rotorlu hava aracı olan helikopterin tanımı “bir veya birden fazla yatay eksek etrafında dönen motorlu rotorlarının yardımıyla havalanan havadan ağır hava aracı” şeklinde yapılmıştır.³⁰⁷

3.1.3.2.4. Hareketli Kanatlı Hava Aracı (Ornithopter)

Uçuş prensibi bakımından uçaklara benzeyen Ornithopterler uçaklardan farklı olarak kanatlarını tıpkı bir kuş gibi aşağı yukarı hareket ettirerek elde etiği kaldırma gücü ile havalanarak havada seyredilmektedir.³⁰⁸

³⁰² Annex 7 to the Convention on International Civil Aviation, “Rotorcraft. A power-driven heavier-than-air aircraft supported in flight by the reactions of the air on one or more rotors.”

³⁰³ Annex 7, Helicopter. “A heavier-than-air aircraft supported in flight chiefly by the reactions of the air on one or more power-driven rotors on substantially vertical axes.”

³⁰⁴ Annex 7, Gyroplane. “A heavier-than-air aircraft supported in flight by the reactions of the air on one or more rotors which rotate freely on substantially vertical axes”.

³⁰⁵ KÖK, s.40.

³⁰⁶ Annex 7, Gyroplane

³⁰⁷ TİCARİ HAVA TAŞIMA İŞLETMELERİ YÖNETMELİĞİ (SHY-6A), m.4/1-L, “Helikopter: Kaldırma kuvvetini havanın büyük ölçüde yatay eksen etrafında dönen bir veya daha fazla motorlu rotorla tepkisinden alan havadan daha ağır hava aracını”, <https://www.mevzuat.gov.tr/File/GeneratePdf?mevzuatNo=19025&mevzuatTur=KurumVeKurulusYonetmeli&mevzuatTertip=5> (erişim tarihi: 01.06.2024)

³⁰⁸ KÖK, s.41.

Uluslararası boyutta Ornithopter, “*kanat çarpma eylemiyle havada yarattığı reaksiyon ile hareketlilik sağlayan havadan ağır hava aracı*”³⁰⁹ şeklinde tanımlanmıştır. Türk mevzuatında ise Ornithopterler için özel bir tanım bulunmamaktadır. Ancak görüldüğü üzere TSHK’nın aradığı³¹⁰ havalanabilme ve havada seyir kabiliyeti bulunan ornithopter, bir hava aracı olarak nitelendirilebilir.³¹¹

3.1.3.2.5. İnsansız Hava Araçları (İHA, Drone)

Çağımızın ilgi odağı olan İnsansız Hava Araçları, aracı kullanan bir pilot olmadan, GPS kontrolü veya kumanda kontrolü ile uzaktan kontrol edilerek ya da otomatik olarak uçuş eylemini gerçekleştiren araçlardır. Tarih sahnesine çıkış amaçları askeri kullanım olan İHA’lar günümüzde askeri alanın dışında kargo taşımacılığı, ilaç ulaşımı, fotoğrafçılık, afet yerlerini tespiti gibi alanlarda kullanılmaktadır.

Uluslararası belgelerde “*bir pilotu gövdesinde barındırmadan yönetilmesi amaçlanan hava aracı*” şeklinde açıklanan İHA’lara ilişkin birçok tanım ve düzenleme mevcuttur. Yerel mevzuatta ise “*aerodinamik kuvvetlerle sürekli uçuş yapma kabiliyeti olan, üzerinde herhangi bir pilot bulunmayan, İHA pilotunca uzaktan kontrol edilen ya da yine operasyonu İHA pilotu tarafından planlanacak şekilde otonom olarak uçurulan veya havada seyredabilen hava aracı*”, “*İHA pilotu tarafından kontrol bağlantısı kurularak ya da İHA pilotunun takibiyle/operasyonu ile otonom olarak motor gücüyle uçuş yapan, içerisinde insan bulunmayan, spor veya eğlence amaçlı kullanılan hava aracı*” şeklindeki ifadelerle İnsansız Hava Araçlarına yönelik tanımlamalar yapılmıştır.

İHA’ların değerlendirilmesi hususunda ortaya çıkan “model uçak” tartışması özellikle sorumluluk açısından önem teşkil etmektedir. Zira genellikle radyo dalgalarıyla kontrol edilen, serbestçe uçuş yapabilen, maket uçaklar dışındaki, hobi, araştırma veya spor faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi amacıyla kullanılan model uçakların “hava aracı” olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği ve bu doğrultuda sorumluluk doğurup doğurmayacağı konusunda doktrinde farklı görüşler mevcuttur.

³⁰⁹ Annex 7 to the Convention on International Civil Aviation , Definitions, “*Ornithopter. A heavier-than-air aircraft supported in flight chiefly by the reactions of the air on planes to which a flapping motion is imparted.*”

³¹⁰ TSHK, m.3/b

³¹¹ AKKURT, s.82.

Bir görüş; insansız hava aracı kapsamına girip girmediğine bakılmaksızın, bir zarar meydana getirmesi halinde Türk Sivil Havacılık Kanunu, Türk Ceza Kanunu veya Türk Borçlar Kanunu çerçevesinde model uçakların “hava aracı” olarak değerlendirilmesi gerektiğini savunmaktadır. Buna karşılık, her ne kadar TSHK tarafından aranan şartları sağlıyor ve doktrinde de hava aracı olarak kabul ediliyor olsa da; taşımacılığa elverişsizliği ve bunları kullanacak kişilerin yeteri kadar basiretli olmama ihtimalinin mevcut olması sebebiyle model araçların “hava aracı” olarak değerlendirilmemesi gerektiğini savunmaktadır.

3.2. Genel Olarak Ürün Sorumluluğu

Ürün sorumluluğu esasen aralarında herhangi bir akit bulunmayan üretici ile üreticinin ürettiği üründen yararlanan, üreticinin ürettiği üründeki ayıp sebebiyle zarara uğrayan kişiler ile üretici arasındaki herhangi bir akide dayanmayan sorumluluk anlamına gelmektedir.³¹² Yani üreticiye yüklenen ürün sorumluluğu akdi bir sorumluluk değildir.³¹³ Ürün sorumluluğu, üreticinin üreterek piyasaya sürmüş olduğu ürünün güvensizliği sebebiyle bir takım zararların doğması ve bu zararların tazmin edilebilmesi için üreticiye yüklenen yükümlülük olarak adlandırılabilir.³¹⁴

Özellikle Sanayi Devrimi ile birlikte endüstriyel üretimin artması ve üreticilerin daha fazla kâr elde edebilmeyi birincil öncelikleri haline getirmesi ayıplı ürünler sebebiyle doğan zararların artmasına neden olmuştur.³¹⁵ Bu sebeple ürün sorumluluğuna ilişkin düzenlemelerin getirilmesi kaçınılmaz olmuştur.

Ürün sorumluluğunun gündeme geldiği ilk zamanlarda bu sorumluluk haksız fiil sorumluluğu çerçevesinde değerlendirilmiş ve üreticinin sorumluluğunun temeli olarak haksız fiil müessesesi gösterilmiştir. Ancak zamanla üründen zarar gören kullanıcıların daha güçsüz konumda olmaları ve daha geniş bir koruma altında olmaları gerekçesiyle sorumluluğun genişletilmesi yönünde bir ihtiyaç doğmuştur.³¹⁶

³¹² KARAMAN, Tuba, Üreticinin Sorumluluğu, Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu, 2009, s.296.

³¹³ ÜNAL/KALKAN, s.51; KESER, s. 56.

³¹⁴ PAKSOY, Meliha, ARSLAN DEMİR, G., Üreticinin TBK 71 Kapsamında Sorumlu Tutulması, Journal of Istanbul University Law Faculty, c. 71(2), s. 299-316, 2014.s.302; ÖZ, Turgut, Üreticinin Sorumluluğu, İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 6, Sayı 2, ss 7-18, 2007. <https://ezproxy.iku.edu.tr:3066/article/3914#>

³¹⁵ KARAMAN, s.297.

³¹⁶ BAŞ, s.355.

Üretim hızının dünyaya kıyasla daha hızlı olduğu Amerika Birleşik Devletleri'nde ürün sorumluluğuna ilişkin uyuşmazlıklar 1944 gibi daha erken tarihte görülmeye başlanmıştır.³¹⁷ Avrupa'da da aynı şekilde birçok zararın doğması sebebiyle uyuşmazlıklar yargıya taşınmış ve en nihayetinde bu doğrultuda birtakım düzenlemelerin getirilmesine yol açmıştır. “Contergan Olayı”³¹⁸ olarak anılan olayda “Thalidomide” içeren ilacın seri üretimle piyasaya sürülmesinin ve kullanılmasının ardından yaklaşık on bin bebek engelli olarak dünyaya gelmiştir.³¹⁹ Bu durum toplumda ciddi tepkilerin doğmasına sebep olmuştur.³²⁰ Bu olayın ardından Almanya'da 1976 yılında İlaç Kanunu düzenlemesi getirilmiştir.³²¹ Bu düzenleme ile ayıplı ürünü piyasaya süren ilaç üreticileri tehlike sorumluluğu ilkesi altında sorumlu tutulmuştur.³²² Belli bir yıla kadar Avrupa'daki ülkelerin ticari çıkarlarını ve ekonomik güçlerini etkilemek istememeleri sebebiyle ürün sorumluluğuna ilişkin herhangi özel bir düzenleme getirilmemişti. Ancak daha sonrasında Avrupa'da mevcut olan düzenlemeler haricinde üreticinin sorumluluğu konusunda bir düzenleme ihtiyacı doğmuş ve bu ihtiyacı karşılamak üzere 1985 yılında 85/374 sayılı *Üye Devletlerin Hatalı Ürünlerden Doğan Sorumluluk ile İlgili Hukuki ve İdari Düzenlemelerinin Uyumlaştırılmasına İlişkin AB Konsey Direktifi* düzenlenmiş ve kabul edilmiştir.³²³ Bu direktifte ile üreticinin, piyasaya sürdüğü ayıplı üründen objektif olarak sorumlu olduğu belirtilmiştir.³²⁴ Bu direktifin ardından 2001/95 sayılı “Genel Ürün Güvenliği” başlıklı bir direktif daha düzenlenmiş ve kabul edilmiştir.³²⁵ Ardından Avrupa Birliği üyeleri zamanla ürün sorumluluğuna ilişkin düzenlemeleri kanunlaştırarak kendi iç hukuklarına dahil etmişlerdir.³²⁶

³¹⁷ *Escola v. Coca Cola Bottling Co.*, 24 Cal.2d 453, 150 P.2d 436 (Cal. 1944),

<https://casetext.com/case/escola-v-coca-cola-bottling-co> (erişim tarihi: 01.06.2024)

³¹⁸ TEMEL, Erhan, *Alman Hukukunda İlaç Üreticisinin Özel Hukuk Sorumluluğu*, Prof. Dr. Fırat Öztan'a Armağan, C II, Turhan Kitabevi, Ankara, 2010, s.2053.

³¹⁹ BAŞ, s.355.

³²⁰ BAŞ, s.355.

³²¹ BAŞ, s.355.

³²² BAŞ, s.355.

³²³ Bkz. 85/374 sayılı Konsey Direktifi

https://www.ab.gov.tr/files/ceb/Fasil%2028%20Tuketicinin%20ve%20Sagligin%20Korunmasi/3198510374_tr.pdf (erişim tarihi: 01.06.2024)

³²⁴ 85/374/EEC İngilizce Metin: *Art. 1 “The producer shall be liable for damage caused by a defect in his product”*

³²⁵ Directive 2001/95/EC of The European Parliament and of The Council of 3 December 2001 on General Product Safety, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=OJ:L:2002:011:TOC> (erişim tarihi: 01.06.2024)

³²⁶ Bkz. 1990 Tarihli Alman Ürün Sorumluluğu Kanunu, 1993 tarihli Ürün Sorumluluğu Hakkında İsviçre Federal Kanunu.

Türk mevzuatında ise 85/374 sayılı Direktif doğrultusunda özel bir düzenleme düşünülmesine rağmen bu doğrultuda bir düzenlemenin iç hukukumuzda yer alması oldukça geç olmuştur. Nitekim ne Borçlar Kanunu'nda ne 4077 sayılı TKHK'da ne de 6502 sayılı TKHK'da ürün sorumluluğuna ilişkin açık, özel bir düzenleme bulunmaktadır. Yalnızca ayıplı ürün sebebiyle doğan zararlara karşı üreticinin müteselsil sorumluluğunun doğacağına ilişkin düzenlemeler mevcuttur.³²⁷ Fakat bu hükümler de direkt olarak ürün sorumluluğunun karşılamamakta yalnızca ayıba karşı tekeffüle ilişkin hükümlerdi. Ardından her ne kadar 2001/95 sayılı "Genel Ürün Güvenliği" Direktifi'ni karşılama amacıyla³²⁸ 2001 yılında 4703 sayılı Ürünlerle İlişkin Teknik Mevzuatın Hazırlanması ve Uygulanmasına Dair Kanun³²⁹ kabul edilse de bu kanunda da ürün sorumluluğu düzenlenmemiştir. Nihayet ürün sorumluluğu açıkça, 2020 yılında Resmi Gazete'de yayınlanan 7223 sayılı Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu ile Türk mevzuatına girmiştir.³³⁰ Doktrinde ürün sorumluluğunun, yalnızca tüketici işlemleriyle sınırlanamayacağı, daha geniş ve özel bir alanı kapsayacağı gerekçesiyle TKHK'dan ayrı bir şekilde bu müessesenin düzenlenmesi gerektiği savunulmuştur.³³¹

Avrupa'da iç hukukta ayrı bir kanun olarak yer verilen ürün sorumluluğu hususuna Türk mevzuatında yalnızca Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun'da yer verilmiş ayrı bir düzenleme getirilmemiştir. Ancak ürün sorumluluğuna ilişkin açık ve direkt bir düzenlemeye, 2020 tarihinde kabul edilerek Resmi Gazete'de yayınlanan Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu Taslağında rastlanmaktadır.³³² Piyasa denetimi ve gözetiminin esaslarıyla birlikte yetkili olan kuruluşların görevlerini ve yükümlülüklerini belirleyerek, güvenli ve teknik düzenlemelere uygun ürünler üretilmesini amaçlayan³³³ bu kanun 12 Mart 2020 tarihinde yayınlanarak Türk mevzuatında 85/374 sayılı Konsey Direktifinin iç hukukumuza aktarılması konusunda önemli bir çalışma olarak adlandırılmaktadır.

³²⁷ 4077 sayılı Kanun m. 11/ II; 6502 sayılı Kanun m. 11/II

³²⁸ HAVUTÇU, s.115

³²⁹ 29.06.2001 kabul tarihli 4703 sayılı Kanun, <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4703-20010629.pdf> (erişim tarihi: 01.06.2024)

³³⁰ Getirilen bu kanun ile 4703 sayılı Ürünlerle İlişkin Teknik Mevzuatın Hazırlanması ve Uygulanmasına Dair Kanun yürürlükten kaldırılmıştır.

³³¹ GÜMÜŞ, Mustafa Alper, 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Şerhi, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2014, s.106.

³³² BAŞ, s.357.

³³³ Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu m.1

7223 sayılı Kanun uyarınca teknik hususların düzenlenmesine ilişkin Genel Ürün Güvenliği Yönetmeliği³³⁴ düzenlemesi yürürlüğe girmiştir. Genel Ürün Güvenliğine İlişkin 2001/95/AT sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi doğrultusunda düzenlenen bu yönetmelikte “ürün”³³⁵, “güvenli ürün”³³⁶, “ciddi risk”³³⁷ ve “tehlikeli ürün”³³⁸ gibi kavramlar daha detaylı açıklanarak insan sağlığı açısından yüksek seviyede koruma sağlayan ürünlerin unsurları ele alınmıştır.

3.2.1. Ürün Sorumluluğu Kavramı

Bir üreticinin ürettiği ve piyasaya sürdüğü ürünün güvensiz olması ve bu güvensizliğin bir zarar doğurması halinde bu zararın tazmin edilmesi gerektiğinde ürün sorumluluğu kavramı gündeme gelmektedir.³³⁹ Yani esasen tazmin yükümlülüğüne sebep olan ürün sorumluluğunu oluşturan durum piyasaya üretici tarafından sürülen hatalı üründür.³⁴⁰ Üründeki güvensizlik ürünün hatalı olması anlamına gelmektedir. Güvenli olmayan bir ürünün doğurduğu bir zarara karşılık doktrinde “ayıba takip eden zarar” ve “ayıba refakat eden zarar” kavramlarının kullanıldığı da görülmektedir.³⁴¹

Türk literatüründe ürün sorumluluğu hususu değerlendirilirken zaman zaman “imalatçının sorumluluğu”, “yapımcının sorumluluğu” ve “üreticinin sorumluluğu” gibi kavramların da karşımıza çıktığı görülmektedir.³⁴² Bu kavramlar arasında sorumluluğun süjesini öncelemek amacıyla “imalatçının sorumluluğu” ve “üreticinin sorumluluğu” kavramlarının kullanılmasının daha isabetli olduğunu savunanlar mevcuttur.³⁴³ Bunun aksine, ürün sorumluluğu zincirinde hatadan sorumlu olacak kişiler arasında üretici dışında kişilerin de yer alması sebebiyle “üreticinin sorumluluğu” ve “imalatçının sorumluluğu” kavramlarının sorumluluk altında buluna

³³⁴ 12 Mart 2021 yürürlük tarihli 31420 sayılı Genel Ürün Güvenliği Yönetmeliği, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2021/03/20210311-18.htm> (erişim tarihi: 04.06.2024)

³³⁵ 31420 Sayılı Yönetmelik m.4/1-h

³³⁶ 31420 Sayılı Yönetmelik m.4/1-d

³³⁷ 31420 Sayılı Yönetmelik m.4/1-b

³³⁸ 31420 Sayılı Yönetmelik m.4/1-g

³³⁹ ÜNAL/KALKAN, s.63; AYDOS, Risk Yönetimi, s.1786; ÖZ, Dergi, s. 296.

³⁴⁰ GÜMÜŞ, s.105.

³⁴¹ CANPOLAT, Önder, Üretici ve Sorumluluğu, Ankara Barosu Dergisi, 2013/2, 2013, s.377.

³⁴² BAŞ, s.353.

³⁴³ HAVUTÇU, s.22

süjeleri tam anlamıyla karşılamadığını dolayısıyla bu kavramların eksik kalacağını savunanlar da mevcuttur.³⁴⁴

Ürün sorumluluğu ile amaçlanan, bir üründen haklı olarak beklenmesi gereken güvenliği sağlayacak durumların bu üründe karşılanmaması durumunda ürün dışındaki malvarlıklarında ve şahıslar üzerinde bir zarar doğduğu takdirde bu zararın tazmin edilmesidir.³⁴⁵ Yani hedeflenen esasen zararın tazmin edilmesidir. Diğer bir deyişle üreticinin, piyasaya sürdüğü ürünlerdeki hatanın başkalarına verdiği zararı üstlenmesi amaçlanmaktadır.³⁴⁶ Hatalı bir ürünün verebileceği zararlara; ölüm, yaralanma veya malvarlığında meydana gelen hasar şeklinde örnekler verilebilir.³⁴⁷ Üründe hata direkt ürünle teması olan kullanıcıya zarar verebileceği gibi ürünle teması olmayan diğer kişilere de zarar verebilmektedir.³⁴⁸

Ürün üreticiden kullanıcıya ulaşırken farklı zincirlerden geçmektedir. Öncelikle üretici ürünü üreterek piyasaya sürer ve bu ürünün satılması için bir ara satıcı ile anlaşma sağlar. Ürünü ikinci halkadan yani ara satıcıdan alan kişi ise kullanıcı yani tüketicidir. Kimi durumlarda tüketici ürünü direkt üreticiden alırken her zaman tüketicinin ürünü direkt üreticiden alması gerekmemektedir.³⁴⁹ Diğer duruma bakıldığında zaman zaman ürünü kullanan kişi ürünü direkt üreticiden almamış yani üretici ile bir akit kurmamıştır.³⁵⁰ Bu sebeple esasen aralarında bir sözleşme olup olmadığına bakılmaksızın, ürün sorumluluğu üreticinin ürünündeki hata sebebiyle doğan zararları bertaraf etme amacıyla tazmin yükümlülüğü altında bulunması anlamına gelir.³⁵¹

Terminolojik tartışmaların tek konusu “ürün sorumluluğu” kavramı değildir. Bunun yanında yukarıda açıklanan “ürünün güvensiz olması/güvenli olmaması” hususunu karşılayacak terminolojik kavram konusunda da çeşitlilikler mevcuttur. Nitekim Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun’da güvenli olmayan ürünü

³⁴⁴ BAŞ, S.354.

³⁴⁵ AKİPEK, Şebnem, Bedensel Zararların Tazmini Kapsamında Tüketici Hukuku Yönünden Ürün Sorumluluğu, Yeni Gelişmeler Işığında Bedensel Zararların Tazmini, Cilt II, Türkiye Barolar Birliği Yayınları, Ankara, 2016, s.23.

³⁴⁶ GÜMÜŞ, s.105-106.

³⁴⁷ GÜMÜŞ, s.107.

³⁴⁸ GÜMÜŞ, s.107.

³⁴⁹ BAŞ, s.354.

³⁵⁰ AYDOS, Risk Kontrolü s.1787.

³⁵¹ ATAMER, Yeşim M., KURTULAN GÜNER, Gökçe, Ürün Güvenliği Ve Teknik Düzenlemeler Kanunu ile İmalatçının Sorumluluğu Konusu Türk Hukuku Açısından Çözülmüş müdür?, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 70, Sayı 2, 2021, s. 543-588, s.544. <https://doi.org/10.33629/auhfd.900613> (erişim tarihi: 04.06.2024)

karşlamak için “ayıp” kavramı tercih edilmiştir.³⁵² Bunun yanı sıra 4703 sayılı Ürünlere İlişkin Teknik Mevzuatın Hazırlanması ve Uygulanmasına Dair Kanun’da³⁵³ ise “güvenli ürün”³⁵⁴ kavramına değinilmiştir. 7223 sayılı Kanun³⁵⁵’da ise bu durumu karşlamak için “uygunsuzluk”³⁵⁶ kavramı kullanılmıştır. Doktrinde bu durumu karşlaması için “ayıp” kavramı yerine “hata” kavramının kullanılmasının daha uygun olduğu yönünde görüşte olanlar mevcuttur.³⁵⁷ Bu durumun gerekçesi olarak bir ürünün ayıplı olabileceği ancak hatalı olmadığı ya da tam tersi hatalı olabileceği ama ayıplı olmayacağı durumların mevcut olması gösterilmiştir.³⁵⁸

3.2.2. Ürün Sorumluluğunun Hukuki Niteliği

Ürün sorumluluğunun hukuki niteliğinin ne olduğu konusunda doktrinde farklı görüşler bulunmaktadır. 85/374 sayılı Direktif’ten önce baskın görüş, ürün sorumluluğunu haksız fiil sorumluluğuna dayandırmaktaydı.³⁵⁹ Diğer bir deyişle ürün sorumluluğunun esasen bir kusur sorumluluğu olduğu savunuluyordu.³⁶⁰ Ancak bu görüşün savunulması, zarar gören kişilerin korunması açısından pek tatmin edici değildi. Esasen kusur sorumluluğu hukuka aykırı duruma sebep olan kişinin kınanması ihtiyacından yani kusurdan doğmakta olup kusur sorumluluğu açısından kusurun bulunması gerekir.³⁶¹ Diğer bir deyişle bir zararın doğması halinde zarar veren kişinin kusurunun olmaması durumunda kusur sorumluluğu uyarınca zarar veren sorumlu olmayacak olup zarar gören kişinin doğan zarara katlanması gerekecektir. Zira kusur sorumluluğu uyarınca “ortada bir kusur yoksa herhangi bir sorumluluk da

³⁵² Bkz. TKHK m.8 vd.

³⁵³ 29.06.2001 kabul tarihli 4703 sayılı Kanun, <https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4703-20010629.pdf> (erişim tarihi: 04.06.2024)

³⁵⁴ 4703 sayılı Kanun m.3/e, “Güvenli ürün, Kullanım süresi içinde, normal kullanım koşullarında risk taşımayan veya kabul edilebilir ölçülerde risk taşıyan ve temel gerekler bakımından azamî ölçüde koruma sağlayan ürün”

³⁵⁵ 05.03.2020 kabul tarihli 7223 sayılı ÜRÜN GÜVENLİĞİ VE TEKNİK DÜZENLEMELER KANUNU,

<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuat?MevzuatNo=7223&MevzuatTur=1&MevzuatTertip=5> (erişim tarihi: 04.06.2024)

³⁵⁶ 7223 sayılı Kanun m.3/1-f “Uygunsuzluk: Ürünün ilgili teknik düzenlemeye veya genel ürün güvenliği mevzuatına uygun olmama halini ifade eder.”

³⁵⁷ GÜMÜŞ, s.106, HAVUTÇU, s.23.

³⁵⁸ BAŞ, s.355.

³⁵⁹ BAŞ, s.363.

³⁶⁰ HAVUTÇU, s.48

³⁶¹ NOMER, Haluk, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Beta Yayıncılık, Gözden Geçirilmiş On Altıncı Bası, İstanbul, 2018, s.169-170.

bulunmamaktadır” denilerek meydana gelen zarar, zarar gören kişiye bırakılacaktır.³⁶² Hukuki ilişkilerdeki dengelere baktığımızda daha güçsüz konumda olan tüketicinin, bireyin korunması yerine endüstriyel ilerlemenin desteklenmesi adına daha güçlü konumda olan tarafın korunmasına daha fazla önem verilen zamanlarda kusursuz sorumluluk çerçevesinde ürün sorumluluğunun değerlendirildiği izlenmiştir.³⁶³

Zarar görenlerin zararlarını daha iyi tazmin edebilmeleri için ilerleyen zamanlarda doktrinde ürün sorumluluğunun kusursuz sorumluluğa hatta tehlike sorumluluğuna dayandırılması gerektiği yönünde baskın görüş oluşmuştu.³⁶⁴ Bilindiği üzere kusur sorumluluğunda kusuru ispatlama yükü zarar görene bırakılmış olup özellikle gelişen teknolojinin üretim aşamalarının anlaşılabilirliğini güçleştirmesi sebebiyle bu ispatın ürünün kullanıcısı tarafından yapılması oldukça zordur.³⁶⁵

85/374 sayılı Konsey Direktifi'nin ardından ise bu görüşler farklı bir boyuta evrilmiştir. Şöyle ki artık ürün sorumluluğunun güvenli olmayan ürünün meydana getirdiği zararlar sebebiyle doğan tazmin yükümlülüğünün kusura dayanmayan bir sorumluluk olduğu kabul edilmektedir. Ayrıca bu bilgilere ek olarak ürün sorumluluğu hususu değerlendirilirken üründen zarar gören tüketici ile üretici arasında esasen herhangi bir akit ve dolayısıyla akdi ilişki bulunmadığından diğer bir deyişle akdi sorumluluğunun söz konusu olmadığından da bahsetmek gerekir.³⁶⁶

Türk Borçlar Kanunu altında “Kusursuz Sorumluluk” hususu “*Hakkaniyet Sorumluluğu, Özen Sorumluluğu/Olağan Sebep Sorumluluğu ve Tehlike Sorumluluğu*” şeklinde üç ayrı kategoriye ayrılmış ve bu ayrışma sorumluluğun dayandırıldığı esas çerçevesinde yapılmıştır.³⁶⁷

Doktrinde ürün sorumluluğunun tehlike sorumluluğu mu olduğu yoksa olağan sebep sorumluluğu mu olduğu konusunda görüş ayrılığı bulunmaktadır. Aşağıda bu iki görüşe kısaca değinilmiştir.

³⁶² TİFTİK, Mustafa, Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Genel Kural ile Düzenlenmesi Sorunu, Yetkin Yayınevi, 2. Baskı, Ankara, 2005, s.25.

³⁶³ KESER, s.88.

³⁶⁴ BAŞ, s.364.

³⁶⁵ KESER, s.90-91.

³⁶⁶ AYDOS, s.1787; CANPOLAT, s.378.

³⁶⁷ BAŞOĞLU, Başak, Sözleşme Dışı Kusursuz Sorumluluk Hukuku ve Özellikle Tehlike Sorumluluğuna İlişkin Değerlendirmeler, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.6 Sy.2, 2015, s.33

3.2.2.1. Tehlike Sorumluluğu Görüşü

Özellikle teknolojik gelişmelerin artmasıyla günlük hayatta karşılaşılan tehlikeler de aynı hızda artmıştır. Gelen her yeni gelişme beraberinde özellikle üretim sürecine yeni aşamalar ekleyerek bireylerin maruz kalacağı tehlikelere bir yenisini eklemiştir. Nitekim daha eski çağlarda bireylerin kullanımına sunulan ürünler daha basit üretim süreçlerinden geçmekte ve belki de riski kullanıcı tarafından bilinebilir/tahmin edilebilir maddelerle ve aşamalarla bu üretim süreçleri gerçekleşirken; modern çağın ve seri üretimin bir sonucu olarak kullanıcı çoğu durumda kullandığı üründe yer alan ham maddeler ve üretim aşamaları hakkında bilgi sahibi olamamaktadır. Bu durum da kullanıcıları bilmeleri mümkün olmayan tehlikelerle karşı karşıya bırakmaktadır.

Tehlike sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler Türk Borçlar Kanunu'nda³⁶⁸ yer almaktadır. Kanun'da tehlike sorumluluğu *“önemli seviyede tehlike arz eden işletmenin herhangi bir faaliyeti sebebiyle bir zarar doğması halinde, işletme sahibinin ve işletenin bu zarar neticesiyle müteselsil sorumluluğu bulunmaktadır. Şayet işletme, mahiyet, kullanılan malzeme ve araçlar veya güçler açısından gerekli özeni gösteriyor olsa dahi, sıklıkla zarara veya ağır zararlar sebebiyet verdiği anlaşılırsa bu işletmenin önemli ölçüde tehlike arz ediyor olduğu kabul edilir.”*³⁶⁹ denilmekle düzenleme altına alınmıştır. Görüldüğü gibi ilgili düzenlemede kanun koyucu esasen *“önemli ölçüde tehlike arz eden işletmenin”* ne olduğuna açıklık getirmek istemiştir.

Bu düzenleme ile kanun koyucu sorumluluğun konusunu işletme faaliyeti olarak belirlemiştir.³⁷⁰ Diğer bir deyişle tehlike arz eden her durumda değil yalnızca işletme faaliyetine özgülenmiş tehlike durumunun meydana gelmesi halinde tehlike sorumluluğu doğacaktır.³⁷¹ Hukuka aykırı olan tehlike sorumluluğunu doğuran “muhtemel tehlike” değil bu tehlikenin meydana gelmesinin ardından oluşan

³⁶⁸ 11.01.2011 kabul tarihli 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu, <https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.6098.pdf>

³⁶⁹ 6098 Sayılı TBK m.71

³⁷⁰ AKKAYAN, Yıldırım A., “6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Düzenlemeleri Çerçevesinde Kusursuz Sorumluluğun Özel Bir Türü Olarak Tehlike Sorumluluğu”, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, Cilt 70, Sayı 1, 2012, sayfa 203-220, s.208, TİFTİK, s.54.

³⁷¹ DURAK, Yasemin, Tehlike Sorumluluğu, *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 9 Sayı 1, 2014, s. 23-51, s.32, <https://jurix.com.tr/article/5655> (erişim tarihi: 04.06.2024)

zarardır.³⁷² Bununla birlikte doğan zararın “işletme faaliyetinin tipik riski” sonucunda doğmuş olması gerekir.³⁷³ Tehlike sorumluluğu ile amaçlanan, gerekli tüm tedbirlerin alınması durumunda dahi riskli faaliyetlerde önceden öngörülebilir olan ancak engellenmesi mümkün olmayan zararların doğumu halinde bu zararın ilgili tehlikeli etkinlikten fayda sağlayan tarafça karşılanmasıdır.³⁷⁴ Bunlara ek olarak tehlike sorumluluğunun doğabilmesi için bahsedilen “tipik tehlike” ile doğan zarar arasında nedensellik bağının bulunması gerekir.³⁷⁵

Tehlikeli bir faaliyette bulunulması durumunda bu faaliyeti gerçekleştirenin ilgili tehlikeyi ihbar etmesinin, faaliyeti gerçekleştireni tehlike sorumluluğundan kurtarmayacağına yönelik Yargıtay kararından açıkça görüldüğü üzere tehlikeli faaliyeti gerçekleştiren davalı şirket, olası tehlikeleri iş yaptığı meskenin sahibine ve düzenlemelere aykırı şekilde risk içeren işin yapılmasına izin veren belediyeye bildirmesine rağmen tehlike ihbarıyla tehlike sorumluluğundan kurtulamamıştır.³⁷⁶

³⁷² DURAK, s.37.

³⁷³ YÜCEL, Özge, Türk Borçlar Kanununa Göre Genel Tehlike Sorumluluğu, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2014, s.45, TİFTİK, s.34.

³⁷⁴ PAKSOY/DEMİR, s.313, YÜCEL, s.143.

³⁷⁵ TİFTİK, s.35, YÜCEL, s.137, DURAK, s.32-33.

³⁷⁶ “... Tehlike sorumluluğuna dayalı kusursuz sorumluluğun düzenlendiği TBK'nın 71. maddesinin birinci fıkrası hükmüne göre; "Önemli ölçüde tehlike arzeden bir işletmenin faaliyetinden zarar doğduğu takdirde, bu zarardan işletme sahibi ve varsa işletene müteselsilen sorumludur." denmektedir. Burada işletme sahibi veya işletene kurtuluş kanıtı sunma olanağı tanınmamıştır. İşletme sahibi veya işleten, ancak illiyet bağına kesen sebeplerin (mücbir sebep, zarar görenin kendi kusuru, üçüncü kişinin ağır kusuru gibi) varlığı durumunda sorumluluktan kurtulabilir. İşletme sahibi veya işletenin meydana gelen zarardan sorumlu tutulabilmesi için kusuru aranmaz. Ancak, aynı zamanda sorumlu kişinin zararın doğumunda kusuru varsa, bu kusur munzam (ek) kusur olarak gözönünde tutulur. Munzam kusur halinde, kusursuz sorumlu kişi illiyet bağına kesen sebeplere dayanarak sorumluluktan kurtulamayacağı gibi tazminat miktarının takdirinde bu kusur gözönünde tutulabilecektir.

Somut olayda; her ne kadar mahkemece bozma ilamı sonrasında mahallinde yeniden keşif yapılarak bilirkişi heyetinden alınan ek rapordaki değerlendirmeler doğrultusunda davalı şirketin, gerek desteğin dam kısmında kaynak işi yapmış olduğu meskenin sahibi olan İbrahim'e, gerekse söz konusu meskenin hazine arazisi üzerine EKAT yönetmeliğine aykırı olacak şekilde risk teşkil eder vaziyette inşa edilmesine müsaade eden, Şanlıurfa Büyükşehir Belediyesi'ne, meydana gelebilecek tehlikeyi usulünce ihbar ve ihtar ettiği, can ve mal güvenliği açısından EKAT yönetmeliğinde belirtilen emniyet mesafelerine riayet edilmesi gerektiğinin vurgulandığı, meydana gelebilecek zarar ve ziyandan ötürü sorumlu tutulacaklarını ihtar ettiği, bu durumda üçüncü kişinin ağır kusuru nedeniyle meydana gelen olay ile zarar arasındaki illiyet bağının kesildiği, davacıların desteğin vefatı ile neticelenen kazanın meydana gelmesinde üçüncü kişi konumunda olan kaçak yapının sahibi İbrahim ile dava dışı belediyenin sorumlu olduğu, ancak davalı şirketin sorumlu bulunmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiş ise de, yukarıda ifade edilen ilkeler ve açıklamalar da dikkate alındığında, davalı şirketin aşamalarda ileri sürdüğü ve bozma sonrası dosyaya kazandırılan dava dışı Belediye ve kaçak yapı sahibi ihbar olunana bildirim ve uyarılarda bulunduğu dair belgeler zarar ile eylem arasındaki illiyet bağına kesecek nitelikte olmadığı, dolayısıyla davalı şirketin meydana gelen zarardan sorumluluğunun ortadan kalkmadığının kabulü gerekir.” Yargıtay 3. Hukuk Dairesi 2022/7908 Esas 2022/9479 Karar sayılı 14.12.2022 tarihli karar

Doktrinde, güvenli olmayan bir ürünün onun kullanıcısı için önemli tehlike teşkil edeceği gerekçesiyle mevzuattaki düzenleme ile ürün sorumluluğunun “kusurdan” ari bir tehlike sorumluluğu olduğu görüşü mevcuttur.³⁷⁷ Ürün sorumluluğunun tehlike sorumluluğu olduğunu ileri sürenler, üründe yer alan “potansiyel tehlikenin” gündeme gelmesiyle/ortaya çıkmasıyla üründe bir zararın doğduğunu ve doğan bu zarardan kusursuz bir şekilde sorumlu olduğunu savunmaktadır.³⁷⁸ Bu görüş ürün sorumluluğunun bir tehlike sorumluluğu olduğunu ileri sürerek üreticinin “objektif özen ödevini” ihlal edip etmediğine önem vermemektedir.³⁷⁹

Bu görüş, yalnızca üretim faaliyetinin arz ettiği tehlike açısından da ürüne karşı tehlike sorumluluğuna başvurulma ihtimalinin tartışmaya açık olması ve bu durumun AB direktifleri ile getirilen kusursuz sorumluluğu dahi aşıyor olması sebebiyle eleştirilmiştir.³⁸⁰

3.2.2.2. Sebep Sorumluluğu Görüşü

Ürün sorumluluğunun hukuki niteliği açısından Türk hukukunda gündeme gelen bir diğer görüş ise hukuki nitelik itibariyle ürün sorumluluğunun esasen bir olağan sebep sorumluluğu olduğudur. Bu görüşü savunanlar esasen üreticinin ürünü üretirken ortaya çıkan ürünün hatalı ürün olması halinde “objektif özen ödevinin” ihlal edildiğini dolayısıyla üreticinin sorumluluğunun özen/sebep sorumluluğu olduğunu ileri sürmektedir.³⁸¹

Yukarıda kusursuz sorumluluk hallerinin kendi içinde “Hakkaniyet sorumluluğu, özen sorumluluğu ve tehlike sorumluluğu” şeklinde üçe ayrıldığını belirtmiştik. Sebep sorumluluğu ne bir kusura ne de bir tehlikeye dayandırılmaktadır. Sebep sorumluluğunun tüm hallerinde sorumluluk “objektif özen ödevinin ihlali” gerekçesine dayandırılmaktadır.³⁸² Yine sebep sorumluluğunda da doğan zararı ortaya

³⁷⁷ Rona Serozan, “Tüketiciyi Koruma Kanunu Değişikliğinin Artıları ve Eksileri” (2003) 61 (1-2) İÜHFM, s.347-348.

³⁷⁸ TANDOĞAN, Haluk, Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, Turhan Kitabevi, Ankara, 1981, s.43.

³⁷⁹ ÜNAL/KALKAN, s.52-53.

³⁸⁰ BAŞ, s.367.

³⁸¹ ÜNAL/KALKAN, s.53.

³⁸² KAPLAN, İbrahim, Türk Borçlar Hukuku Md. 1-206 (Genel Hükümler), Yetkin Yayınları, 7. Baskı, Ankara, 2021, s.179.

çıkarıcı eylem ile zarar arasında nedensellik bağı aranacaktır.³⁸³ “Objektif özen ödevinin ihlaline” dayanan özen sorumluluğu ise içinde “olağan sebep/özen sorumluluğu” ve “ağırlaştırılmış özen sorumluluğu” şeklinde ikiye ayrılmaktadır.³⁸⁴ Olağan sebep sorumluluğunda, sorumluluk altında bulunan kişiler gerekli özeni gösterdiklerini veya gerekli özen gösterilse dahi yine de zararın gerçekleşeceğini ispatlamaları halinde sorumluluktan kurtulacaklardır.³⁸⁵ Yani olağan sebep/özen sorumluluğunda sorumluluk altında bulunan kişinin bir kurtuluş kanıtı imkanı bulunmaktadır. Buna karşılık “ağırlaştırılmış özen sorumluluğunda” ise gereken özenin yerine getirildiğinin ispatı şeklinde bir kurtuluş kanıtı getirilmemektedir.³⁸⁶ Öğretide ağırlaştırılmış özen sorumluluğunun tehlike sorumluluğuna yaklaşmış bir sorumluluk olduğu belirtilmiştir.³⁸⁷ Ancak yukarıda belirtildiği üzere yine de “ağırlaştırılmış özen/sebeple sorumluluğunda” da sorumluluk özen ödevinin ihlaline(objektif) dayandırılmaktadır.

Doktrinde üreticinin ürün sorumluluğunun “olağan sebep sorumluluğu” olduğu ve “ağırlaştırılmış ürün sorumluluğu” olduğu hususu da tartışmalıdır. Üretilen ürünün güvenli olmaması sebebiyle bu güvensiz ürünün meydana çıkarılmasında etkili olan kişiler, kendi yükümlülüklerini ihlal ettiyse sorumlulukla yükümlendirileceklerdir.³⁸⁸ Bahsi geçen kişilerin kendi yükümlülüklerini ihlal etmelerinin bir kusur oluşturmadığı yönünde doktrinde görüşler mevcuttur.³⁸⁹ Nitekim 7223 sayılı Kanun ile de “ithalatçı veya imalatçının; zarara sebep olan ürünün kendileri tarafından piyasaya sürülmediğini kanıtlamaları halinde, üründe zarara sebep olan uygunsuzluğun üçüncü bir kişinin müdahalesiyle oluştuğu hallerde ve ürünün, üretiminde mevcut olan teknik düzenlemelerin ve bu düzenlemelere uygun hareket edilerek üretilmesi sebebiyle uygunsuzluğun oluştuğunu ispat etmeleri halinde sorumluluktan kurtulacakları” belirtilmiştir.³⁹⁰ İlgili hükümden görüleceği üzere üreticinin kurtuluş kanıtı sunması,

³⁸³ KAPLAN, s.179.

³⁸⁴ BAŞOĞLU, Başak, Sözleşme Dışı Kusursuz Sorumluluk Hukuku ve Özellikle Tehlike Sorumluluğuna İlişkin Değerlendirmeler, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C:6 S:2, 2015, s.38.

³⁸⁵ BAŞOĞLU, s.39.

³⁸⁶ BAŞOĞLU, s.40.

³⁸⁷ BAŞOĞLU, s.40.

³⁸⁸ BAŞ, s.367.

³⁸⁹ BAŞ, s.367.

³⁹⁰ 7223 sayılı Kanun m.21/2

sorumlu tutulamayacağı anlamına gelmektedir. Bu gerekçe ile hukukumuzdaki ürün sorumluluğunun bir olağan sebep sorumluluğu olduğu savunulmaktadır.³⁹¹

“Olağan Sebep Sorumluluğu” görüşünün aksine, ürün sorumluluğu müessesesinin düzenleme amacının üreticinin hatalı ürünü piyasaya sürmesinin önlenmesi, sürmüş ise de kusurundan ari bir şekilde sorumlu tutulmasının sağlanması olduğunu belirterek üreticinin ürün sorumluluğunun “ağırlaştırılmış ürün sorumluluğu” olduğunu savunanlar da bulunmaktadır.³⁹²

Bunun yanı sıra her iki görüşe ait yani hem olağan sebep sorumluluğuna ait hem de tehlike sorumluluğuna ait unsurları birlikte değerlendirerek çözüm üreten bir görüş de mevcuttur.³⁹³

3.2.2.3. Kanaatimiz

Ürün sorumluluğunun hukuki sorumluluğunun ne olduğuna yönelik yapılacak olan irdeleme kuşkusuz ilgili düzenlemeler nezdinde değerlendirilmelidir. Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu m.6 ile “Bir ürünün bir kişi veya mala zarar vermesi durumunda ürünün imalatçısının veya ithalatçısının zararı giderme yükümlülüğü” altında olduğu düzenlenmiştir. Yine aynı maddede “zarar gören kişinin bu zararı ve zarar ile uygunsuzluk arasındaki illiyet bağına ispatlaması gerektiği”³⁹⁴ de düzenlenmiştir. Düzenlemede sorumluluğun türü açıkça belirtilmemiş olup esasen sorumluluğun kaynağının “uygunsuz ürün” olduğu aşikardır.³⁹⁵

Üretilen ürünün güvenli olması zaruri olup³⁹⁶ ürünün güvensiz olması ürün sorumluluğu müessesesinin temelini oluşturmaktadır.³⁹⁷ Ürün güvenliği düzenlemesinin ilgili maddesinde “*insan sağlığı ve güvenliğine ilişkin teknik düzenleme hükümlerine uygun olan ürünün aksi ispatlanıncaya dek güvenli ürün kabul edileceği*”³⁹⁸ düzenlenmiştir. İşbu maddenin üçüncü fıkrasında ise “*Teknik*

³⁹¹ BAŞ, s.367.

³⁹² DEMİR, Remzi, 7223 Sayılı Ürün ve Teknik Düzenlemeler Kanunu (ÜGTDK) Açısından Yapay Zeka İmalatçısının Ürün Sorumluluğu, Adalet Yayınevi, Ankara, 2023, s.122.

³⁹³ HAVUTÇU, s.101; PAKSOY/DEMİR, s.314.

³⁹⁴ ÜGTDK m.6/2.

³⁹⁵ KESER, s.100.

³⁹⁶ ÜGTDK m.5/1.

³⁹⁷ DEMİR, s.123.

³⁹⁸ ÜGTDK m.5/2.

düzenlemenin bulunmadığı veya insan sağlığı ve güvenliğine ilişkin hükümler içermediği durumlarda, bir ürünün güvenli olup olmadığının değerlendirilmesi genel ürün güvenliği mevzuatına göre yapılır.”³⁹⁹ denilmektedir. Yukarıda ürün sorumluluğunun kaynağının “uygunsuz ürün” olduğunu belirtmiştik. ÜGTDK’nun 3. maddesinde tanımlanan “uygunsuzluk” kavramı ise “insan sağlığına ve güvenliğine uygun sayılmayan teknik düzenlemeler yahut genel ürün güvenliği mevzuatını uygun olmama” halini değil esasen ürünün güvenli olmayışını karşılamaktadır.⁴⁰⁰ Bu yorumlama aynı şekilde “sorumluluktan kurtuluş” düzenlemelerine de yapılacak olup insan güvenliğine ve sağlığına uyulmayan durumlarda teknik düzenlemelere ve kurallara uyulmuş olursa dahi bunlara uyduğu yönünde savunma yapan üretici sorumluluktan kurtulamayacaktır.⁴⁰¹ Her ne kadar üretici yasal karineler sayesinde ürettiği ürünün “teknik düzenlemelere ve genel ürün güvenliğine” uygun olduğunu ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecek olsa da bu yasal karinelerin zarar gören tarafından aksinin ispatlanması durumunda bu yasal karineler ortaya çıkacak uyuşmazlıkta değerlendirmeye alınamayacaktır.

Ürün sorumluluğunun hukuki niteliğinin “tehlike sorumluluğu” olmadığı ortadadır. Nitekim yukarıda açıklandığı üzere tehlike sorumluluğunun konusu “tehlikeli işletme faaliyeti” iken ürün sorumluluğunun konusu “uygunsuz üründür”. Uygunsuz her ürünün tehlikeli olduğu söylenemeyeceği gibi inceleme alanımız işletme faaliyeti değil üründür. Ürünün sorumluluğunun hukuki niteliğinin tehlike sorumluluğu olmadığını kabul ettikten sonra geriye hukuki niteliğin hangi tür sebep sorumluluğu olduğu konusunu açıklamak kalıyor. Bir önceki paragrafta detaylıca açıklanan nedenler uyarınca tarafımızca ürün sorumluluğunun hukuki niteliğinin “ağırlaştırılmış sebep sorumluluğu” olduğu değerlendirilmiştir.

3.2.3. Ürün Sorumluluğunun Şartları

3.2.3.1. Hata

Ürün sorumluluğu hususunda düzenlemelerin çıkmasının ve bu doğrultuda bir sorumluluk kategorisinin oluşmasının esas nedeni; bir ürünün kendisinden beklenen haklı güvenlik beklentisini karşılamasına önyak olmaktır. Özellikle teknolojik

³⁹⁹ ÜGTDK m.5/3.

⁴⁰⁰ KESER, s.102-103.

⁴⁰¹ KESER, s.102

gelişmelerin bir hayli hızla yayılması ve ürün üretiminin hızlanması ve çeşitlenmesinin ardından her bir ürün için oldukça fazla hata ve zarar ihtimali doğmaktadır. Tek tek her ürüne yönelik güvenlik beklentilerini ve olası zararları belirlemek imkansız olacağından “ürün sorumluluğu” kapsamında genel perspektifin çizilmesi hayatın olağan akışına uygun olarak hukuk biliminin teknoloji karşısında geri kalmasının önüne geçmiştir.

85/374 sayılı Konsey Direktifi’nde “hata” olarak belirttiğimiz kavrama karşılık olarak “*defect*” sözcüğü kullanılmaktadır. Sözlük anlamı “*bir şeyde yahut kimsede, o şeyi bozan veya o şeyin düzgün çalışmamasına neden olan sorun veya kusur*”⁴⁰² olan *defect* sözcüğünün Türkçeye “hata”, “kusur” ve “ayıp” olarak çevrildiği ve bu anlamlarda kullanıldığı görülmektedir.⁴⁰³

Öncelikle ürün sorumluluğu açısından “ayıp” kavramı yerine “hata” kavramının kullanılmasına ilişkin açıklamalara değinmekte fayda vardır. Esasen ayıptan doğan sorumluluk sözleşmeye aykırılıktan doğan sorumluluktur. Buna karşılık ürün sorumluluğundaki sorumluluk ise sözleşme dışı, haksız fiilden yani hatalı bir ürünü üretmekten doğan sorumluluktur.⁴⁰⁴ Bunun dışında ayıptan doğan sorumluluk, sözleşmenin konusu olan varlığın, sözleşmede bildirilen nitelik ve özelliklerindeki eksikliğe veya yokluğa dayanır.⁴⁰⁵ Oysa ürün sorumluluğunda sorumluluk konusu ürünün eksikliği değil ürünün zarar potansiyeli ve ürünün güvensiz oluşu yani güvenli olmamasıdır.⁴⁰⁶ Ayıbın tespiti için değerlendirmeye alınacak saptama anı sözleşmenin türüne göre belirlenecektir. Örneğin satış sözleşmelerinde ayıbın hasarın alıcıya geçtiği ana/zamana göre belirlenmesi gerekir. Buna karşılık ürün sorumluluğunda hatanın saptanması için bakılacak “an” ürünün piyasaya sürüldüğü andır.⁴⁰⁷

Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu’nda “hata” kavramı yerine “uygunsuzluk” kavramı tercih edilmiştir. Hata kavramı esasen bir üründen haklı olarak beklenen güvenlik beklentisinin karşılanmaması anlamına gelirken “uygunsuzluk”, teknik düzenlemelere veya genel ürün güvenliğine ilişkin düzenlemeye uygun

⁴⁰²“*Defect: a fault or problem in something or someone that spoils that thing or person or causes it, him, or her not to work correctly*” <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/defect>

⁴⁰³ Tureng İngilizce Online Sözlük, <https://tureng.com/tr/turkce-ingilizce/defect> (erişim tarihi: 04.06.2024)

⁴⁰⁴ KESER, s. 108.

⁴⁰⁵ EREN, Fikret, Borçlar Hukuku Özel Hükümler, Yetkin Yayınevi, 8. Baskı, Ankara 2020, s. 104.

⁴⁰⁶ KESER, s. 109.

⁴⁰⁷ KESER, s. 109.

olmamayı ifade eder.⁴⁰⁸ Doktrinde iki kavramın örtüşmemesi sebebiyle 85/374 sayılı Konsey Direktifi ile Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu arasında birbiriyle bağdaşmayan sonuçların doğacağını gerekçe göstererek “uygunsuzluk” kavramının eleştirildiği görülmüştür.⁴⁰⁹

Ürün sorumluluğunu doğuracak olan hata, ürünün tehlikeli olması demek değildir. Zira tehlike, herhangi bir zararın doğma ihtimali iken hatalı ürün ile kast edilen bu ihtimal değil, ürünün kendisinden beklenen “haklı güvenlik beklentisini” karşılamıyor olmasıdır.⁴¹⁰ Hatalı ürün olarak kabul edilen ürünlerin aynı zamanda tehlikeli olmasına gerek yoktur. Pek tabii tehlike arz etmeyen bir üründe hata olabileceği gibi hatalı olmayan bir ürünün tehlikeli olarak kabul edilmesi mümkündür.⁴¹¹

3.2.3.1.1. Hata Türleri

Üründeki hatanın nedeninin saptanmasının ürün sorumluluğu açısından hiçbir önemi olmayıp hatanın sadece var olması yeterlidir. Amerikan hukukunda hataların çeşitleri için bir sınıflandırma yapılmış ve hatalar, “tasarım”, “üretim” ve “bilgilendirme hatası” olarak sınıflandırılmıştır.⁴¹² Buna karşılık Avrupa’da 85/374 sayılı Konsey Direktifi ile hatanın türleri açısından bir sınıflandırma yapılmamıştır. Amerikan Hukukunda ürün sorumluluğunun düzenlendiği Restatement (Third) of Torts ile yapılan bu sınıflandırmada belirtilen hata türlerine değinmekte fayda olduğundan aşağıda bunlara kısaca değinilecektir.

“Üretim Hatası”, ürünün hedeflenen tasarıma uymuyor oluşundan veya ürünün üreticisinin kendi belirlediği kurallara aykırı hareket etmesinden kaynaklanan hatadır.⁴¹³ Üretim hatası sebebiyle sorumluluğu doğan üreticinin sorumluluğu kusursuz sorumluluktur.⁴¹⁴ İlgili ABD düzenlemesi ile “bilgilendirme hatası”

⁴⁰⁸ KESER, s. 63-63.

⁴⁰⁹ KESER, s. 65.

⁴¹⁰ KESER, s. 110.

⁴¹¹ KESER, s. 110.

⁴¹² Restatement (Third) of Torts, Section 2 “Categories of Product Defect”; “A product is defective when, at the time of the sale or distribution, it contains a manufacturing defect, is defective in design, or is defective because of inadequate instructions or warning”,

<https://avemarialaw.libguides.com/c.php?g=265710&p=1777317> (erişim tarihi: 04.06.2024)

⁴¹³ ⁴¹³ Restatement (Third) of Torts, Section 2/(a): “contains a manufacturing defect when the product departs from its intended design even though all possible care was exercised in the preparation and marketing of the product”, <https://avemarialaw.libguides.com/c.php?g=265710&p=1777317> (erişim tarihi: 04.06.2024)

⁴¹⁴ FAIRGRIEVE, Duncan, GOLDBERG, Richard S., Product Liability, Oxford University Press, 2020, p.22.

sayılmayan pazarlama aşamasında ortaya çıkan hataların da üretim hatası sayılacağını belirtmekte fayda vardır.⁴¹⁵ Seri şekilde üretilen birden çok ürünün birinde bile üretici standartlarında saparsa yine o üründe hata olduğu kabul edilecektir.⁴¹⁶

“Tasarım Hatası” ile kast edilen, ürünün tasarımında, ürün için belirlenen planda veya ürünün herhangi bir bileşiminde bulunan bir eksikliğin ürünün üretimini etkilemesiyle doğan hatadır.⁴¹⁷ Burada odaklanması gereken husus tasarım sürecindeki olgular/hareketler değil direkt ürünün tasarımıdır. Tasarım hatalarında sorumluluk düzenlenirken Restatement (Second) of Torts ile “kusursuz ürün sorumluluğu”, “garanti yükümlülüğü ihlali” ve “ihmal” şeklinde üç teori üzerinde durulmuştur.⁴¹⁸ Üründen beklenen haklı güvenlik beklentilerinin karşılanmaması durumunda üretici gerekli özeni göstermemiş olması sebebiyle sorumlu tutulmuş olup tasarım hatası sebebiyle ortaya çıkan uyuşmazlıklarda ilk olarak “ihmal” teorisinin üzerinde durulmuştur. Özellikle uçak kazaları sebebiyle ortaya çıkan uyuşmazlıklarda kazaların sebebinin uçaktaki tasarım hataları olduğu görülmüştür.⁴¹⁹ “Kusursuz ürün sorumluluğu” teorisi de yine “ihmal” teorisi ile benzer şekilde, ürünlerdeki hatalı tasarımın teşkil ettiği tehlikeyi fark edemeyen üreticinin ürünlerdeki hatalı tasarım sebebiyle kusursuz sorumluluğunun doğacağını belirtmektedir.⁴²⁰ Tasarım hatasının mevcut olup olmadığını saptayabilmek adına Restatement (Third) of Torts ile “risk-fayda testi” yapılması gerektiği düzenlenmiştir.⁴²¹ Risk-fayda testi ile ürünün tüketicisinin beklentisi değil, ürünün genel toplumun meşru beklentileri çerçevesinde ürünün nesnel olarak hatalı olup olmadığı değerlendirilecektir.⁴²² Ürün üretilirken üretici tarafından “makul bir alternatif tasarımın” göz önünde bulundurulması gerekir.⁴²³ Şayet ürün spesifik olarak bir gruba özgü olarak üretiliyse bu durumda tasarım hatası bu grup hedef alınarak grubun beklentileri doğrultusunda inceleme

⁴¹⁵ KESER, s. 113.

⁴¹⁶ KESER, s. 113.

⁴¹⁷ KESER, s.115.

⁴¹⁸ ABRAMSON, Albert R., Defining the Design Defect in Aircraft Products Liability Cases, 45 *Air Law And Commerce* 167, 1979, p.168-169.

⁴¹⁹ Çalışmamızın ilerleyen bölümlerinde bu kazalara ilişkin açıklamalara değinilmiştir.

⁴²⁰ KESER, s.119.

⁴²¹ ⁴²¹ Restatement (Third) of Torts, Section 2/(b) “...is defective in design when the foreseeable risks of harm posed by the product could have been reduced or avoided by the adoption of a reasonable alternative design by the seller or other distributor, or a predecessor in the commercial chain of distribution, and the omission of the alternative design renders the product not reasonably safe...”

⁴²² KESER, s.119-120.

⁴²³ KESER, s.121.

yapılmalıdır.⁴²⁴ Restatement (Third) of Torts düzenlemesi ile Restatement (Second) of Torts getirilen düzenlemeler kaldırılarak üreticinin tasarım hatası sebebiyle kusursuz sorumlu olmayacağı düzenleme altına alınmıştır.⁴²⁵

“Bilgilendirme Hatası” olarak nitelendirilen hata, ürünün daha güvenli olması amacıyla yapılan ya da ürünün kullanıcılarını ürünün tabiatında bulunan riskler hususunda yapılan bilgilendirmelerin eksikliği anlamına gelmektedir.⁴²⁶ Bilgilendirme hatası Amerikan Hukukunda Restatement (Second) of Torts ile düzenlenirken üreticinin kusursuz olarak sorumlu olacağı şeklinde düzenlenmişken Restatement (Third) of Torts ile bilgilendirme hataları açısından üreticinin kusura dayanan sorumluluğunun olduğu kabul edilmiştir.⁴²⁷ Bilgilendirme hatası aynı zamanda 85/374 sayılı Konsey Direktifi ile de düzenleme altına alınmıştır. Direktif ile bilgilendirmeye dayalı hataların da “hata” olarak değerlendirileceği düzenlenmiştir. Yapılan bilgilendirmenin hatalı olup olmadığı konusunda dikkate alınacak olan hususlar ürünün özellikleri ve ürünün hedef kitesidir. Bununla birlikte ürüne ilişkin tüm tehlike ve riskler için hedef kitleye bilgilendirme yapmaya gerek yoktur. Nitekim yapılan bilgilendirmedeki eksiklik herkesçe bilinen bir olguya ilişkinse bu durumda bilgilendirme hatasından söz edilemeyecektir.⁴²⁸ Yapılan bilgilendirme, ürünün kullanıcılarının öngörülebilir yanlış kullanım biçimlerine yönelik yapılması gerekir. Bilgilendirme hataları değerlendirilirken üreticinin veya üreticinin yetkilendirdiği kişinin yapmış olduğu bilgilendirmeler göz önünde bulundurulacaktır. Onun dışında üreticinin bilgisi ve rızası dışında yetkisi olmayan bir kimsenin yaptığı bilgilendirmeler açısından bilgilendirme hatasının varlığından söz edilemeyecektir. Ancak üreticinin rıza vermediği durumlarda dahi üretici ile arasında “ekonomik menfaat birlikteliği” olan kişilerin yapmış olduğu bilgilendirmeler yine üretici tarafından yapılmış sayılacaktır.⁴²⁹

3.2.3.1.2. Haklı Olarak Beklenen Güvenlik Kriteri

Yukarıda bir ürünün hatalı olarak kabul edilebilmesi için ürünün, kendisinden beklenen haklı güvenlik kriterlerini karşılamaması gerektiğini belirtmiştik. Bu

⁴²⁴ KESER, s.122.

⁴²⁵ KESER, s.122.

⁴²⁶ KESER, s.123.

⁴²⁷ KESER, s.123.

⁴²⁸ KESER, 124.

⁴²⁹ KESER, s.125-126.

bağlamda “haklı olarak beklenen güvenlik” ile neyin kast edildiğinin açıklanmasında fayda vardır. 85/374 sayılı Konsey Direktifi’nde bu beklentinin ne olduğuna ilişkin bir tanım yer almamaktadır. Direktif’te yalnızca “...kişinin beklemeye hakkı olduğu güvenliği sağlamayan ürün hatalıdır.”⁴³⁰ denilmektedir. Hayatın olağan akışında bir üründen faydalanan herkesin üründen beklediği güvenlik ölçütünü tespit etmek mümkün değildir. Dolayısıyla subjektif değil objektif olarak bir “güvenlik beklentisini” belirlemek daha uygundur.⁴³¹ Buna ek olarak güvenlik beklentisinin karşılanmadığı her durumda ürünü “hatalı” olarak nitelendirmek doğru değildir. Nitekim Konsey Direktifi’nde de belirtildiği üzere her beklentinin değil “haklı” güvenlik beklentisinin karşılanmaması durumunda hatanın varlığından söz edilebilecektir.

İlgili üründe haklı bir beklentiye girecek kişiler ürünün hedef tüketicileridir. Zira bir ürünün toplumun tamamına hitap etmesi mümkünken bazı ürünlerin yalnızca toplumun bir kısmına hitap etmesi ve bu ürünün tüketicisinin yalnızca belli bir kesim olması da mümkündür. Ancak az önce de değinildiği gibi öznel bir şekilde her tüketicinin beklentisini tespit etmek ve bu beklentiye göre ürünün hatalı olup olmadığını saptamak mümkün değildir.

Esasen “haklı olarak beklenen güvenlik” kıstasıyla bir üründe aranan o ürünün insanların can güvenliği ve mal güvenliği açısından tehlike doğuracak özelliklerden arı olmasıdır.⁴³² Her ürünün kullanım şekli, üretim amacı, hitap ettiği kitle ve üretim aşamaları birbirinden çok farklı olduğundan bu beklenti her somut olay nezdinde ayrı ayrı değerlendirilmelidir. Ürüne ilişkin bu değerlendirme için ürün bir bütün halinde, reklamlarıyla, paketiyle, pazarlamasıyla geniş şekilde değerlendirmeye alınmalıdır.⁴³³

Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu ile ürün sorumluluğuna başvurulabilmesi için ürünün “uygunsuz” olması gerektiğine ve kanunda “hata” kavramı yerine “uygunsuzluk” kavramının tercih edildiğinden bahsetmiştik. Haklı olarak beklenen güvenlik kriteri açısından hangi incelemelerin yapılması gerektiğine dair Kanun’da bir açıklama yer almamakla birlikte Genel Ürün Güvenliği Yönetmeliği⁴³⁴ ile düzenleme altına alınan “güvenli ürün” tanımı bize bu doğrultuda ışık tutacaktır.

⁴³⁰ 85/374 sayılı Konsey Direktifi m.6/2 İngilizce metin: “A product shall not be considered defective for the sole reason that a better product is subsequently put into circulation.”

⁴³¹ KESER, s.137.

⁴³² KESER, s.139.

⁴³³ KESER, s.140.

⁴³⁴ <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2021/03/20210311-18.htm>

Nitekim Yönetmelik ile “makul derecede ve normal olacak şekilde öngörülebilir koşullarda kullanım”⁴³⁵ şeklinde güvenli ürünün tanımı yapılmıştır. Dolayısıyla iç hukukumuzda bu hususa yönelik kıstaslar sayılmadığında 85/374 sayılı Konsey Direktifi’nde belirtilen kriterler çerçevesinde değerlendirme yapılabilecektir.

3.2.3.1.3. İspat Yükü

85/374 sayılı Konsey Direktifi uyarınca hatalı ürün sebebiyle zarar gören kişi bu zararını ispat etmelidir.⁴³⁶ Yani ispat yükü altında olan kişi zarar görendir. Ancak ürünün hata riski olduğundan daha yüksek ise bu durumda ürünün esasen hatalı ürün olduğu ispatlanmış sayılır.⁴³⁷ Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu ile zarar gören kişinin “uygunsuzluğu” ispat etmesine yönelik yükümlülük direkt olarak düzenlenmemiştir. Yalnızca zarar gören kişinin gördüğü zararı ve bu zarar ile üründe yer alan “uygunsuzluk” arasındaki “nedenselliği” ispat etmesi gerekmektedir.⁴³⁸ Ancak yine de esasen zarar gören kişi üründe bir uygunsuzluk olduğunu ve üründeki uygunsuzlukla arasında nedensellik bağlantısı bulunan zararının tazminini talep ettiğinden Türk Medeni Kanunu⁴³⁹ uyarınca ürünün uygunsuz olduğu yönündeki iddiasını ispat etmekle yükümlü olacaktır.

3.2.3.2. Zarar

3.2.3.2.1. Zarar Kavramı ve Çeşitleri

Çalışmamızın amacından sapmamak adına bu bölümde genel anlamıyla zarar kavramının tanımına ve iç hukukumuzda yer alan zarar türlerine değinilmemiş olup yalnızca 85/374 sayılı Ürün Sorumluluğuna ilişkin Konsey Direktifi’nde, Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu’nda ve Amerikan Hukukunda yer alan; ürün sorumluluğunun konusu olabilecek olan zararlar incelenmiştir.

Öncelikli olarak 85/374 sayılı Konsey Direktifi’ni ele almak gerekirse, Direktif’te “zarar” kavramının ne olduğuna ilişkin bir tanımlama yapılmamıştır. Ancak

⁴³⁵ Genel Ürün Güvenliği Yönetmeliği m.4/1/d

⁴³⁶ 85/374 sayılı Konsey Direktifi m.6/2 İngilizce metin: “*The injured person shall be required to prove the damage, the defect and the causal relationship between defect and damage.*”

⁴³⁷ KESER, s.152.

⁴³⁸ Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu m.6/2

⁴³⁹ 4721 sayılı 22/11/2001 kabul tarihli Türk Medeni Kanunu m.6,
<https://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.4721.pdf> (erişim tarihi: 04.06.2024)

ilgili düzenlemede sorumluluk altında olanlara yönelik doğabilecek tüm zararlara (sadece kişilerin gördüğü zararlar) ilişkin bir üst sorumluluk sınırı düzenlenmiştir. Ancak bu sınır dahilinde AB'ye üye ülkelerin alt ve üst sınır tayin etmesine de imkan verilmiştir.⁴⁴⁰ Burada dikkat edilmesi gereken husus üye ülkelerin yalnızca miktar açısından sınırlama getirebileceği, bunun dışında zarar türleri açısından üye ülkelerin bir sınırlama getiremeyeceğidir. Ancak Avrupa Adalet Divanı tarafından zarar türlerinin üye ülkelerce kendi iç hukukları çerçevesinde genişletebileceği belirtilmiştir.⁴⁴¹ Şayet bir ürünün seri olarak üretilmesi söz konusu ise seri olarak üretilen her bir ürün için ilgili sorumluluk sınırı değerlendirilecektir. Yalnızca kişilere yani diğer bir deyişle bedensel veya ölüme bağlı zararlar, 70 Milyon Euro'dan daha az olmayacak şekilde sınırlandırılabilir. Bunun yanı sıra mülkiyet nezdinde doğan zararlar açısından herhangi bir sorumluluk sınırlandırması belirlenmemiştir. Bu durumun sebepleri olarak, “ürün üreticisinin muhtemel zararları öngörebilmesine olanak tanımak ve üreticileri sigorta teminatına teşvik etmek” gösterilmiştir.⁴⁴²

Her ne kadar “zarar” tanımına yer verilirse ve zararın ne olduğu açıklanmasa da, Direktif ile zararlar “kişiye verilen zararlar” ve “mala verilen zararlar” olmak üzere iki kategoride sınıflandırılmıştır.⁴⁴³ Bu sınıflardan “kişiye verilen zararlar” olarak adlandırılan zararlar esasen ölüm ve bedensel zararlardır. Bunun dışında “mala verilen zararlar” konusunda ise bu zararlar açısından üç koşulun bulunması halinde ürün sorumluluğundan bahsedileceği düzenlenmiştir. Bu koşullar ise “zararın 500 Euro'dan az olmaması, zarar gören malların zarar görenin kişisel kullanımı ya da tüketimi amacıyla kullandığı mallar olması ve son olarak zararın hatalı olan ürünün kendi değerinin dışında doğmuş olması” şeklindedir. Bunun dışında “saf ekonomik kayıp” olarak adlandırılan kayıplara ilişkin ve “ticari mallara” ilişkin zararlar Direktif uyarınca tazmin edilemeyecek ancak üye ülkelerin iç hukuklarında yer alan haksız fiil çerçevesinde tazmin edilebilecektir.⁴⁴⁴

⁴⁴⁰ 85/374 sayılı Konsey Direktifi m.16/1 İngilizce metin: “Any Member State may provide that a producer's total liability for damage resulting from a death or personal injury and caused by identical items with the same defect shall be limited to an amount which may not be less than 70 million ECU.”

⁴⁴¹ KESER, s.165.

⁴⁴² KESER, s.164.

⁴⁴³ 85/374 sayılı Konsey Direktifi m.9 İngilizce Metin: “For the purpose of Article 1, 'damage' means: (a) damage caused by death or by personal injuries; (b) damage to, or destruction of, any item of property other than the defective product itself, with a lower threshold of 500 ECU, provided that the item of property...”

⁴⁴⁴ KESER, s.165.

Amerikan Hukukunda ürün sorumluluğu konusunda getirilen sorumluluk sınırlaması Avrupa'da 85/374 sayılı Konsey Direktif'i ile düzenlenen sınırlama ile hemen hemen aynıdır. Çalışmamızla bağlantılı olacak şekilde Amerika'da hava ürünleri açısından düzenlenen General Aviation Revitalization Act (GARA) ile üreticiler açısından sorumluluk süre yönünden sınırlandırılmıştır. Bu düzenleme ile 18 yıldan daha eski olan hava ürünleri (uçak ve uçak parçaları) açısından zamanaşımı süresi getirilmiştir.⁴⁴⁵ Hava aracı üreticisinin uzun vadeli sorumluluğunun sınırlandırılmasına gerekçe olarak havacılıkta sürdürülebilirliğin sağlanması gösterilmiştir.

Yukarıda zararı tespit edebilmek ve kapsamını saptayabilmek için 85,7374 sayılı Konsey Direktif'inde "zararın 500 Euro'dan az olmaması, zarar gören malların zarar görenin kişisel kullanımı ya da tüketimi amacıyla kullandığı mallar olması ve son olarak zararın hatalı olan ürünün kendi değerinin dışında doğmuş olması"⁴⁴⁶ şeklinde üç koşulun arandığından bahsetmiştik. Bu bağlamda bu zararlar açısından Direktif ile bir alt sınır getirilmiş olup zararın 500 Euro'dan az olması halinde ürün sorumluluğuna başvurarak zararı tazmin etmek mümkün olmayacaktır. Bu alt sınır her olay nezdinde, şayet zarar gören mallar aynı kişinin mülkiyetindeyse, doğan zarar değerlerinin toplamıyla belirlenecektir.⁴⁴⁷ Bunun dışında zarar gören kişi ilgili madde gereğinde 500 Euro'ya kadar olan zararlara katlanmak durumunda olduğundan 500 Euro dışında kalan değer için tazminat isteyebilecektir.⁴⁴⁸

İkinci olarak "zarar gören malların zarar görenin kişisel kullanımı ya da tüketimi amacıyla kullandığı mallar olması" şeklinde nitelendirilen koşula göre, ticari olan mallar ya da mesleki amaçlarla kullanılan mallara gelen zararlar 85/374 sayılı Direktif kapsamına alınmamıştır.⁴⁴⁹ İlgili düzenleme ile Direktif ile düzenleme altına alınan "zarar" kavramı için zarar gören malların "özel kullanıma veya tüketime hizmet eden mal olması ve başlıca zarar gören tarafından özel kullanım veya tüketim amacıyla kullanılmış olması" şartı aranmıştır. Yani bu düzenlemede hem nesnel olarak ürünün özel kullanıma ve tüketime hizmet ediyor olması aynı zamanda öznel olarak bu hizmet doğrultusunda kullanıyor olması aranmıştır. Hayatın olağan akışında bir ürünün hem

⁴⁴⁵ GARA Art.2(a) stipulates that no civil claim for death, personal injury or damage to property against the manufacturer is allowed in case an aircraft or component part is more than eighteen years old.

⁴⁴⁶ 85/374 sayılı Konsey Direktifi m.9

⁴⁴⁷ HAVUTÇU, s.88.

⁴⁴⁸ HAVUTÇU, s.88.

⁴⁴⁹ 85/374 sayılı Konsey Direktifi m.9/1/b İngilizce Metin: "(i) is of a type ordinarily intended for private use or consumption, and (ii) was used by the injured person mainly for his own private use or consumption".

mesleki amaçla hem de kişisel kullanım amacıyla kullanılıyor olması oldukça yaygındır. Örneğin cep telefonları veya diz üstü bilgisayarlar hem mesleki faaliyetlerin icrası esnasında hem de kişisel kullanım amacıyla kullanılabilir. Böyle bir durumda ürün sorumluluğuna ilişkin bir uyumsuzluk doğması halinde bu üründeki zararın 85/374 sayılı Konsey Direktifi kapsamına alınıp alınamayacağını değerlendirmek amacıyla ürünün “ağırlıklı olarak hangi gaye ile kullanıldığına” bakılmalıdır.⁴⁵⁰

“Zararın hatalı olan ürünün kendi değerinin dışında doğmuş olması” koşulu ile aranan şart, hatalı üründen başka “diğer mallarda”⁴⁵¹ bir zarar doğmasıdır. Yani ürünün bizzat kendisinde meydana gelen zarar için ürün sorumluluğuna başvurulamayacaktır. Doktrinde nihai ürünün yan ürünlerinde bir hata olması sebebiyle nihai üründe bir zarar doğması halinde, yan ürünü üreten üretici ile nihai ürünü üreten üreticinin birbirinden farklı olması şartıyla yan ürünü üreten kişinin ürün sorumluluğu altında sorumluluğunun doğabileceği savunulmaktadır.⁴⁵² Alman Federal Mahkemesi tarafından bir arabanın lastiğindeki hata sebebiyle arabanın zarar görmesi durumunda araba, lastiğe kıyasla “diğer mal” olarak değerlendirilmiş ve lastik üreticisinin ürün sorumluluğu altında arabada meydana gelen zararı gidermesi gerektiğine hükmedilmiş, ancak doktrinde lastik-araba örneği eleştirilmiş ve arabanın lastik olmadan kendi fonksiyonunu gerçekleştirememesi sebebiyle arabanın lastiğe göre “diğer mal” olarak nitelendirilmemesi gerektiği savunulmuştur.⁴⁵³

Yukarıda 85/374 sayılı Konsey Direktifi açısından ve kısa da olsa Amerikan Hukuku açısından “zarar” kavramını inceledik. İç hukukumuzda yer alan Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu açısından “uygunsuz” ürünün vermiş olduğu “zarar” kavramı aşağıda açıklanacaktır.

Kanun’da “zarar” kavramı için ayrıca bir tanımlama yapılmamıştır. İç hukukumuzda da “zarar” türleri 85/374 sayılı Konsey Direktifi ile paralel şekilde “kişiyeye verilen zararlar” ve “mala verilen zararlar” şeklinde sınıflandırılmıştır.⁴⁵⁴ Bunlardan “kişiyeye verilen zararlar” açısından yapılan düzenlemede yalnızca “bir ürünün bir kişiyeye zarar vermesi durumunda üreticinin zararı giderme yükümlülüğü

⁴⁵⁰ HAVUTÇU, s.87.

⁴⁵¹ 85/374 sayılı Konsey Direktifi m.9/1/b İngilizce Metin: “...any item of property other than the defective product itself...”

⁴⁵² KESER, s.166-167.

⁴⁵³ KESER, s.166-167.

⁴⁵⁴ Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu m.6/1

altında olduğu” belirtilmiştir. Bunun dışında tazminat miktarı açısından belirleyici olarak Türk Borçlar Kanunu gösterilmiştir.⁴⁵⁵ Bu bağlamda “kişiyeye verilen zararlar” açısından detaylı bilgi edinmek için Türk Borçlar Kanunu’ndan faydalanmaktayız. Türk Borçlar Kanunu kişiyeye verilen zararları “ölüm” ve “bedensel zararlar” şeklinde iki ayrı başlıkta incelemektedir. “Ölüm” sonucunu doğuran olaylarda ortaya çıkan zararlar, sınırlı olarak sayılmamak üzere; “cenaze giderleri, ölümün hemen gerçekleşmemesi halinde yapılan tedavi giderleri ve çalışma gücünün kaybından (kısmen veya tamamen) doğan kayıplar, ölen kişinin desteğini kaybeden kişilerin bu sebeple uğradıkları kayıplar” şeklinde açıklanabilir.⁴⁵⁶ Bunun dışında “bedensel zararlar” ise; “tedavi giderleri, kazanç kaybı, çalışma gücünün azalması veya tamamen yitirilmesi sebebiyle ortaya çıkan kayıplar, ekonomik geleceğin sarılması sebebiyle ortaya çıkan zararlar” şeklinde sınırlı olarak sayılmadan açıklanabilir.⁴⁵⁷

“Mala verilen zararlar” hususunda ise yine 85/374 sayılı Konsey Direktifi’ne paralel olacak şekilde ürünün kendisinde ortaya çıkan zararlar, Kanun ile ürün sorumluluğunun dışında bırakılmıştır. Bunun dışında kanunda mala verilen zararların neler olduğuna ilişkin ek bir açıklama yer almamaktadır. Yine kişiyeye verilen zararlarda olduğu gibi mala verilen zararlar konusunda da tazminat hesaplamaları açısından Türk Borçlar Kanunu hükümlerinin uygulanacağı belirtilmiştir.⁴⁵⁸ Türk Borçlar Kanunu ile mala verilen zararlar açısından tazminatın hangi yöntemlerle hesaplanacağına ilişkin bir hüküm getirilmemiştir. Bu bağlamda doktrinde “objektif hesaplama” ve “sübjektif hesaplama” şeklinde iki ayrı teorinin savunulmasıyla görüş farklılığı oluşmuştur.⁴⁵⁹ Açıklanan “kişiyeye verilen zararlar” ve “mala verilen zararlar” dışında kalan, örneğin kişinin itibarının zedelenmesiyle ortaya çıkan maddi zarar ve “saf ekonomik zarar” olarak nitelendirilen zararlar ürün sorumluluğu kapsamında üreticinin sorumluluğunu doğuracak “zararlar” arasında değerlendirilemeyecek ve ürün sorumluluğuna konu olamayacaklardır.⁴⁶⁰

⁴⁵⁵ ÜGTDK m.6/5

⁴⁵⁶ 6098 sayılı 11/01/2011 kabul tarihli Türk Borçlar Kanunu m.53

⁴⁵⁷ 6098 sayılı 11/01/2011 kabul tarihli Türk Borçlar Kanunu m.54

⁴⁵⁸ ÜGTDK m.6/5

⁴⁵⁹ EREN, Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Yetkin Yayınevi, 25. Baskı, Ankara, 2020. (EREN, Genel), s.837.

⁴⁶⁰ KESER, s.184.

3.2.3.2.2. İndirim Sebepleri

Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu ile iç hukukumuzda düzenlenen ürün sorumluluğunda üreticinin sorumluluğunda hangi durumların indirim sebebi olacağı hususu da “İktisadi işletmeyi sorumluluktan kurtaran haller”⁴⁶¹ başlığı altında düzenlenmiştir. Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu ile belirtilen haller dışında, gerekli koşulların sağlanması halinde Türk Borçlar Kanunu ile düzenlenen indirim sebepleri de ürün sorumluluğu açısından uygulanabilecektir. Ürün sorumluluğunda üreticinin tazminat yükümlülüğünde indirim sağlayabilecek nedenler arasında; “zarar gören kişinin kendi kusuru, zarar gören kişinin sorumluluğunda olan bir kişi sebebiyle zararın doğması” gösterilmiştir. Bu nedenler ürün sorumluluğu neticesinde doğmuş olan tazminatta indirim sebebi sayılabileceği gibi tazminatı tamamen kaldırmaları da somut olaya göre mümkün olabilmektedir.⁴⁶²

Üreticinin sorumluluğu açısından indirim sağlayacak ilk ihtimal “zarar görenin kusurudur”. Burada “zarar gören kişi” uygunsuz olan ürünü kullanan kişi veya ürünle ilişkisi olmayan bir başka kişi olabilir.⁴⁶³ Şayet zarar gören kişi ürünün kullanıcısı ise yani ürünü kullanan kişi ise bu kişiden beklenen ürünü “makul şekilde” kullanmasıdır.⁴⁶⁴ Zarar gören kişinin “indirim sebebi” olarak nitelendirilebilecek kusuru kasti veya ihmali bir davranış neticesinde doğabilecektir. Bu durumda eylem ister kasten yapılmış olsun ister ihmale dayanmış olsun bu davranışın bir indirim sebebi mi olacağı yoksa tazminatı tamamen ortadan mı kaldıracağı somut her olayın kendi özelinde değerlendirilecektir.⁴⁶⁵

Bunun dışında “zarar gören kişinin sorumluluğunda olan bir kişi sebebiyle zararın doğması” halinde de tazminatta indirime gidilmesi veya tazminatın tamamen ortadan kaldırılması mümkündür.⁴⁶⁶ Yukarıda belirtilen açıklamalara ek olarak kimlerin “zarar görenin sorumluluğundaki kişi” olarak nitelendirilmesi gerektiği hususunu aydınlatmakta fayda vardır. Öncelikle zarar gören her zaman gerçek kişi olmak zorunda değildir. Zarar görenin tüzel kişi, esnaf veya tacir olması da mümkündür.⁴⁶⁷ Bu bağlamda zarar görenin Türk Borçlar Kanunu ile de düzenlendiği

⁴⁶¹ ÜGTDK, m.21.

⁴⁶² KESER, s.186.

⁴⁶³ KESER, s.186-187.

⁴⁶⁴ KESER, s.187.

⁴⁶⁵ KESER, s.187.

⁴⁶⁶ ÜGTDK, m.21/4

⁴⁶⁷ KESER, s.187.

üzere “adam çalıştıran”⁴⁶⁸ olarak çalıştırdığı kişilerin kusurunun bulunması halinde uygunsuz ürün sebebiyle doğan zarar sebebiyle sorumluluğu doğan üreticinin tazminat yükümlülüğünde indirim uygulanabilecektir. Zarar görenin emir ve talimatıyla çalışan kişi bir ücret almadan çalışıyor dahi olsa bu kişinin kusuru tazminattan indirim sebebi veya tazminatı tamamen ortadan kaldıracak bir sebep olarak değerlendirilebilecektir. Emir ve talimatla çalışan kişinin bu durumdan bağımsız hareket edemiyor olması gerekir. Zarar görenin emir ve talimatıyla çalıştırdığı bu kişi, zarar görenin bilgisi ve olayı dahilinde bir başkasını çalıştırıyorsa ve kusur bu kişinin eyleminden kaynaklanıyorsa yine bu durum tazminattan indirim sebebi veya tazminatı tamamen ortadan kaldıracak bir sebep olarak değerlendirilebilecektir.⁴⁶⁹ Bunun dışında şayet zarar gören bir tüzel kişi ise tüzel kişinin organları da tüzel kişiyi borç altına sokabileceğinden⁴⁷⁰ bu organların fiili bir kusurun doğmasında etkili olmuşsa uygunsuz ürün sebebiyle doğacak olan sorumlulukta bu kişileri “zarar görenin sorumlu olduğu kişi” olarak nitelendirerek tazminatta indirime gidilmesi veya tazminatın tamamen ortadan kalkması mümkün olabilecektir.⁴⁷¹

Bununla birlikte esasen Türk Borçlar Kanunu ile düzenlenen “yardımcı kişinin sorumluluğu”⁴⁷², ürün sorumluluğuna da uygulanabilecektir. Zarar gören kişi olan borçlu, borcunu ifa ederken bu ifayı tamamen veya kısmen yardımcı bir kişiye bırakabilir.⁴⁷³ Şayet zarar gören ve esasen borçlu olan kişi, yardımcı kişiye tamamen veya kısmen bıraktığı ifayı gerçekleştirirken “uygunsuz” olan ürünü bu yardımcı kişiye kullanabileceği gibi zarar gören borçlunun uygunsuz ürünü bu kişi ile birlikte de kullanıyor olabilir. Böyle bir durumda yardımcı kişi olarak nitelendirilen kişinin kusurlu bir davranışının bulunması söz konusu ise bu yardımcı kişinin kusurlu davranışı yine tazminata indirime gidilmesine veya tazminatın tamamen ortadan kalkmasına sebep olabilecektir.⁴⁷⁴

Açıklananlar dışında uygunsuz ürünün verdiği zararda için üçüncü kişilerin kusuru sebebiyle indirim yoluna gidilemeyecek ve tazminat tamamen ortadan

⁴⁶⁸ Türk Borçlar Kanunu m.66

⁴⁶⁹ KESER, s.189.

⁴⁷⁰ Türk Medeni Kanunu m.66

⁴⁷¹ KESER, s.189.

⁴⁷² Türk Borçlar Kanunu m.116

⁴⁷³ OĞUZMAN M. Kemal, ÖZ, Turgut, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C. I, Vedat Kitapçılık, 18. Baskı, İstanbul,2020, s.445-446.

⁴⁷⁴ KESER, s.190.

kaldırılmayacaktır. Ancak böyle bir durumun yani üçüncü kişinin kusurunun varlığı halinde üreticinin bu üçüncü kişilere rücu hakkı düzenlenmiştir.⁴⁷⁵

3.2.3.3. Nedensellik Bağı

Nedensellik bağı genel çerçevede “zarar ile zararı doğuran davranış/olay arasındaki sebep-sonuç ilişkisi” olarak tanımlanmaktadır.⁴⁷⁶ Doğacak olan sorumluluk sözleşme dışı bir sorumluluk olsa dahi yine de sorumluluk hukuku açısından nedensellik bağı, aranan önemli bir unsurdur. Çalışmamızın amacından ve sınırlarından sapmamak adına bu bölümde nedensellik bağına ilişkin teorilere değinilmemiş olup “ürün sorumluluğu düzenlemeleri kapsamında nedensellik bağı unsuru” üzerinde durulmuştur. İncelememizin diğer bölümlerinde olduğu gibi bu bölümünde de 85/374 sayılı Konsey Direktifi ve Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu incelenmiştir.

85/374 sayılı Konsey Direktifi’nde “Nedensellik bağı” unsurundan ne anlaşılması gerektiğine yönelik bir açıklama yapılmamış olup herhangi bir tanıma yer verilmemiştir. Yalnızca “zarar görenin; uğradığı zararı, hatayı ve hata ile bu zarar arasındaki nedensellik bağını ispat etmesi gerektiği” düzenlenmiştir.⁴⁷⁷

İlgili maddeden açıkça anlaşıldığı üzere nedensellik bağını ispat etmekle yükümlü olan kişi, zarar gören kişidir. Ancak özellikle günümüzde teknolojinin gelişmesiyle birlikte çok çeşitli ve gelişmiş ürünleri kullanan kişilerin; kullandıkları bu ürünlerin teknik bilgilerine, üretim aşamalarına ve genel yapılarına tam anlamıyla hakim olmaları neredeyse imkansız olduğundan böylesi bir bağı ispatlamak zarar görenler açısından oldukça güç olacaktır. Bu güçlük nedeniyle ispat yükümlülüğünün zarar görende olması 2018 yılında Avrupa Birliği Komisyonu’nda eleştirilmiştir.⁴⁷⁸

Zarar gören zararlı hatalı ürün arasındaki nedensellik bağını “bilimsel verilerle” ispat edebileceği gibi bu ispatı “nedensellik bağını direkt olarak kurmayan ancak bu bağı kurulduğu izlenimini veren ikincil delillerle” de gerçekleştirebilir.⁴⁷⁹

⁴⁷⁵ KESER, s.193.

⁴⁷⁶ KESER, s.194.

⁴⁷⁷ 85/374 sayılı Konsey Direktifi m. 4 İngilizce Metin: “*The injured person shall be required to prove the damage, the defect and the causal relationship between defect and damage.*”

⁴⁷⁸ Report From The Commission To The European Parliament, The Council And The European Economic And Social Committee on the Application of the Council Directive on the approximation of the laws regulation, and administrative provisions of the Member States concerning liability for defective products (2018), p.6 <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018DC0246> (erişim tarihi: 05.06.2024)

⁴⁷⁹ KESER, s.199.

İkincil delillerin neler olduğu tek tek sayılmamış ancak yargı kararlarında bu ikincil delillerden bahsedilmiştir. Örneğin “bir iç çamaşırında bulunan sülfite sebebiyle ürünün deri iltihabına sebep olması hususunda ürün sorumluluğuna başvurulmuş. Her ne kadar ürünler perakendeciye verildiği zaman içinde bulunan kükürt dioksitinin üründe sülfite bulunduğu tespit edilse de davalı tarafından bu miktarın deri iltihabına yol açmayacağını belirtmişlerdir. Ancak ürünün yıkanmasının ardından üründeki sülfite miktarını tespit edebilmek mümkün olmadığı için mahkeme tarafından uyuşmazlığa sunulan deliller, nedensellik bağına kurmaya elverişli ikincil delil olarak değerlendirilmiştir.”⁴⁸⁰

Amerikan Hukuk sisteminde ise nedensellik bağı açısından inceleme yapılırken zarar ile riskler arasındaki ilişkinin tespitinde uzman görüşünden faydalanılmaktadır. Uzman görüşünün yanında Amerikan yargılamasında bulunan “jüri” görüşleri de yine nedensellik bağı incelemesinde önemli bir yer edinmektedir. Örneğin Campbell v. General Motors Corp. uyuşmazlığında⁴⁸¹ “bir otobüs kazası meydana geldiğinde yargılamaya konu olan koltuğun ön kısmına yolcunun tutunabilmesi için bir çubuk konulmadığı, bu sebeple otobüsün “hatalı ürün” olduğu ve otobüsteki bu hata nedeniyle tutunamayan yolcunun ileriye fırladığı ve zarara uğradığı iddia edilmiştir.” Bu yargılamada bir tutunma çubuğuna duyulan ihtiyacın değerlendirilmesi çubuğun yokluğu ile zarar arasındaki nedensellik bağının tespit edilmesi jüriye bırakılmıştır. Bunun dışında Amerikan Hukukunda nedensellik bağı tartışmaları “göreceli risk” kavramı çerçevesinde de değerlendirilmekte olup bu kavram, “bir duruma/faktöre (örneğin tıbbi ürün kullanımı) maruz kalan kesimde bir hastalığın ya da durumun meydana gelmesi ile bu duruma ya da faktöre maruz kalmayanlarda bu hastalığın ya da durumun meydana gelmesi arasındaki oran” şeklinde açıklanabilir.⁴⁸²

İç hukukumuzdaki ürün sorumluluğu düzenlemesinde ise nedensellik bağına ilişkin açıklama 85/374 sayılı Konsey Direktifi’ne paralel olacak şekilde “üreticinin sorumlu olabilmesi için zarar gören kişi üründeki uygunsuzluk ile doğan zarar

⁴⁸⁰ Richard Thorold Grant v. Australian Knitting Mills Ltd. And Other, Appeal No. 84 of 1984, <https://www.casemine.com/judgement/in/56b49624607dba348f016f0d> (erişim tarihi: 05.06.2024)

⁴⁸¹ [S.F. No. 24308. Supreme Court of California. August 19, 1982.] FLORENCE L. CAMPBELL, Plaintiff and Appellant, v. GENERAL MOTORS CORPORATION, Defendant and Respondent, <https://law.justia.com/cases/california/supreme-court/3d/32/112.html>

⁴⁸² KESER, s. 203.

arasındaki nedensellik bağıını ispatlamalıdır.” şeklinde düzenlenmiştir.⁴⁸³ Yine nedensellik bağıının ispatı her olayın kendi özelinde değerlendirilerek ispat edilecektir. Şayet bir zararın doğumunda birden fazla nedenden söz edilebiliyor ise “yarışan nedensellik”, “ortak nedensellik” ve “seçimlik nedensellik” olacak şekilde farklı ihtimaller doğmaktadır. “Yarışan nedenselliğin” söz konusu olduğu durumlarda zararın doğmasını sağlayabilecek olan her bir sebep kendi başına bu zararı doğurmaya elverişlidir.⁴⁸⁴ Yarışan nedenselliğin olduğu durumlarda sebepleri doğuranlar müteselsilen sorumlu olacaklardır.⁴⁸⁵ Ancak bu durumun söz konusu olabilmesi için kendi başına zararı doğurmaya elverişli olan sebeplerin ya aynı anda gerçekleşmiş olması ya da kısa aralıklarla gerçekleşmiş olması gerekir. “Ortak Nedensellik” ile kast edilen durumda zararın doğumunda birden daha fazla sebebin varlığı söz konusudur ancak bu nedenler kendi başlarına ilgili zararı doğurmaya elverişli olmayıp ancak bir araya geldikleri zaman zarar ortaya çıkmaktadır.⁴⁸⁶ Ürün sorumluluğu açısından hatalı bir üründeki hatanın başka bir sebeple bir araya gelmesiyle bir zararın doğması söz konusu ise Türk Borçlar Kanunu⁴⁸⁷ uyarınca yine imalatçının sorumlu olacağı ve zararın doğmasına sebep olanların bu zarardan müteselsilen sorumlu olacağı söylenebilir.⁴⁸⁸ “Seçimlik nedensellikte” ise zararı doğuran bir fiil vardır ancak bu fiil aynı zamanda gerçekleşmeyen birden çok fiilden yalnızca biridir ve bu birden çok olan fiillerden hangisinin bu zararı doğurduğu belirlenmemektedir.⁴⁸⁹ Böyle bir durumda yine fiilleri gerçekleştirenler müteselsilen sorumlu olacaklardır.⁴⁹⁰

Muhakkak bir dış kuvvetten kaynaklanan ve kaçınılması, önlenmesi mümkün olmayan mücbir sebep dolayısıyla, zarar gören kişinin nedensellik bağıını kesecek derecede tam olan kusuru dolayısıyla ve yine nedensellik bağıını kesecek derecede kusuru doğuran üçüncü kişinin eylemi nedeniyle nedensellik bağıının kesilebileceğini belirtmek gerekir.⁴⁹¹

⁴⁸³ ÜGTDK, m. 6/2

⁴⁸⁴ EREN, Genel, s. 620, OĞUZMAN/ÖZ, C. I, s. 53.

⁴⁸⁵ EREN, Genel, s. 620.

⁴⁸⁶ EREN, Genel, s.618, OĞUZMAN/ÖZ, C. I, s. 52.

⁴⁸⁷ Türk Borçlar Kanunu m. 61.

⁴⁸⁸ KESER, s. 210.

⁴⁸⁹ EREN, Genel, s. 621, OĞUZMAN/ÖZ, C. I, s. 53.

⁴⁹⁰ KESER, s. 211.

⁴⁹¹ KESER, s. 212-214.

3.2.3.4. Müteselsil Sorumluluk

Yukarıda yaptığımız açıklamalarda zaman zaman “müteselsil sorumluluk” kavramından bahsedilmiştir. Nitekim Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu ile “üründen sebebiyle ortaya çıkan zararda birden fazla üreticinin sorumluluğu söz konusu ise bu üreticiler müteselsilen sorumlu olacaklardır.”⁴⁹² şeklinde getirilen düzenlemede de müteselsil sorumluluktan bahsedilmiştir. Müteselsil sorumluluk halinde borçlu olan herkes alacaklıya/alacaklılara karşı borcun tamamından sorumlu olacaktır.⁴⁹³ Kural olarak müteselsil sorumluluk kanun veya hukuki işlem sebebiyle ortaya çıkmaktadır.⁴⁹⁴ Ürün sorumluluğu açısından müteselsil sorumluluğunun kanundan doğduğunu söyleyebiliriz.

Sorumluluğun müteselsil olmasının bazı etkileri bulunmaktadır. Bunlardan ilki zarar gören kişinin zararın tazmini için müteselsilen sorumlu olan kişilerden istediğine başvurabilmesidir.⁴⁹⁵ Buna ek olarak yine sorumlu olan her bir kişi zararın tamamından sorumlu olacaktır. Yani zarar gören kişi talep ettiği tazminatın bütününe sorumlu olanların yalnızca birine veya hepsine yöneltebilecektir. Bunun dışında sorumlu her bir kişi kendisine yönelik savunmalarını yapabilecektir.⁴⁹⁶ Bu savunmalar doğrultusunda herhangi bir sorumlu açısından zamanaşımının kesilmesi halinde sorumlu olan diğer kişiler açısından da zamanaşımı kesilecektir.⁴⁹⁷ Aynı şekilde zarar nedeniyle ortaya çıkan tazminat için sorumlu olan kişilerden herhangi biri tarafından ifa veya takas yoluyla borç kısmen veya tamamen ortadan kalkmışsa, sorumlu olan kişiler açısından da borç aynı miktarda kısmen veya tamamen ortadan kalkmış sayılacaktır.⁴⁹⁸

3.2.4. Ürün Sorumluluğunda Sorumluluktan Kurtulma Halleri, Sorumsuzluk Sözleşmesi ve Zamanaşımı

⁴⁹² ÜGTDK, m. 6/2

⁴⁹³ OĞUZMAN, M, Kemal, ÖZ, Turgut, Borçlar Hukuku Genel Hükümler C. II, 15. Baskı, İstanbul, 2020, s.467.

⁴⁹⁴ Türk Borçlar Kanunu m. 162

⁴⁹⁵ KESER, s. 218.

⁴⁹⁶ KESER, s. 218.

⁴⁹⁷ Türk Borçlar Kanunu m .155/1

⁴⁹⁸ Türk Borçlar Kanunu m. 166/1

3.2.4.1. Sorumluluktan Kurtuluş Sebepleri

Çalışma konumuzda yer alan sorumluluktan kurtulmak için hangi sebeplerin varlığının gerekeceğini incelediğimiz bu bölümde, çalışmamızın diğer bölümlerinde olduğu gibi 85/374 sayılı Konsey Direktifi ve iç hukukumuzda yer alan düzenlemeler incelenmiştir.

Öncelikle 85/374 sayılı Konsey Direktifi ile getirilen düzenlemeleri incelemekte fayda vardır. Daha önce de bahsettiğimiz üzere bu Direktif ile üreticinin kusursuz sorumluluğu öngörülmüştür. Kusursuz sorumluluk rejiminin üreticilere fazla yüklenmemesi ve istenmeyen durumların oluşmasının önlenmesi ve üretici ile zarar gören arasındaki risk dağılımının adil bir şekilde gerçekleştirilmesi amacıyla sorumluluktan kurtuluş sebepleri düzenlenmiştir. 85/374 sayılı Konsey Direktifi açısından sebepleri incelemeye önce üreticinin “özen yükümlülüğünü yerine getirdiğini” ileri sürerek sorumluluktan kurtulmasının mümkün olmadığını belirtmekte fayda vardır.⁴⁹⁹

85/374 sayılı Konsey Direktifi uyarınca üreticiyi sorumluluktan kurtaracak ilk sebep “ürünün piyasaya sürülmemiş olmasıdır”⁵⁰⁰. Konsey Direktifi ile bu sebebin sorumluluktan kurtuluş sebebi olarak düzenlenmesinin amacı, kendi iradisi dahilinde olmadan üreticinin elinden, kontrolünden çıkan ürünün vermiş olduğu zararlardan üreticinin sorumluluğunun doğmamasının sağlanmasıdır. Bu sebeple sorumluluktan kurtulmak isteyen üretici, ürünü piyasaya sürenin kendisi olmadığını veya ürünün piyasaya hiçbir zaman sürülmediğini kanıtlamalıdır. Bu noktada ürünün ne zaman “piyasaya sürüldüğünün kabul edileceği” önemlidir. Şayet ürün kontrol amacıyla, tamir gereksinimleri sebebiyle veya yakıt ihtiyacı gibi bir nedenle üretim alanının dışına çıkarılmışsa burada ürünün henüz piyasaya sürülmediği kabul edilir.⁵⁰¹

İkinci olarak 85/374 sayılı Konsey Direktifi ile üreticiyi sorumluluktan kurtaran diğer hal ise üreticinin “ürünün piyasaya sürüldüğü an hatasız olduğunu veya üründeki hatanın sonradan oluştuğunu” ispatlamasıdır.⁵⁰² Yukarıda hata türlerinden bahsederken “tasarım hatasına” da değinmiştik. Tasarım hatası daha ürünün üretim

⁴⁹⁹ ÜNAL/KALKAN, s. 54.

⁵⁰⁰ 85/374 sayılı Konsey Direktifi m. 7/1/(a) İngilizce metin: “*The producer shall not be liable as a result of this Directive if he proves: (a) that he did not put the product into circulation ...*”

⁵⁰¹ AYDOS, s. 196.

⁵⁰² 85/374 sayılı Konsey Direktifi m. 7/1/(b) İngilizce Metin: “*...that, having regard to the circumstances, it is probable that the defect which caused the damage did not exist at the time when the product was put into circulation by him or that this defect came into being afterwards...*”

aşamasındayken meydana geldiğinden tasarım hatasının sebep olduğu zarar açısından üreticinin ürünün piyasaya sürüldüğü an hatasız olduğunu veya üründeki hatanın sonradan oluştuğunu ispat ederek sorumluluktan kurtulması söz konusu olamayacaktır.⁵⁰³ Bunun dışında piyasaya sürülme anında ürünün hatasız olduğunu ispat etmek isteyen üretici, yukarıda açıklanan “sorumlu olduğu kişiler” açısından da bir değerlendirme yapmalıdır ve hata esasen bu kişiler tarafından da oluşturulmuş olmamalıdır.⁵⁰⁴ Ayrıca üründeki hata ürünün “olağan kullanım döneminde” doğmuş ise bu durumda üretici ürünün piyasaya sürüldüğü an hatasız olduğunu ispat ederek sorumluluktan kaçamayacak ve sorumlu tutulacaktır.⁵⁰⁵ Ancak üreticinin, ürün için gösterilen kullanım süresinin aşılmış olduğunu ve hatanın bu sebeple doğduğunu ispat etmesinin ve bu sayede sorumluluktan kurtulmasının önünde bir engel bulunmamaktadır.⁵⁰⁶

Üreticiyi sorumluluktan kurtaracak bir diğer sebep ise “ürünün ticari veya mesleki olmayan amaçla üretilmiş veya dağıtılmış olduğunun” ispat edilmesidir.⁵⁰⁷ “Ürünün ticari olmayan amaçla üretilmesi”, ürünü üreten kişinin o ürünün karşılığında herhangi bir maddi/ekonomik değer beklemiyor ya da talep etmiyor oluşudur.⁵⁰⁸ “Mesleki olmayan amaç” ile anlatılmak istenen ise üreticinin ürünü denemek, özelliklerini geliştirmek gayeleriyle kâr gütmeden üretmiş olmasıdır.⁵⁰⁹ Bunun dışında bir kimsenin kendi şahsi kullanım için ürettiği ürün sebebiyle de üreticinin sorumluluğuna gidilemeyecektir. Ancak şahsi kullanım için üretilen bu ürünün sonradan başkasına satılması halinde ilk başta şahsi kullanım amacıyla bu ürünü üreten üretici sorumluluktan kurtulamayacaktır.⁵¹⁰

Üçüncü olarak, ürünün emredici hükümlere uygun olarak hazırlanmış ve üründeki hata bu emredici hükümlere uygun hazırlanma sebebiyle doğmuş ise bu durumu ispat eden üretici sorumluluktan kurtulacaktır.⁵¹¹ Bu kurtuluş sebebiyle, kamu

⁵⁰³ KESER, s. 228.

⁵⁰⁴ AYDOS, s. 200.

⁵⁰⁵ AYDOS, s. 200.

⁵⁰⁶ KESER, s. 230.

⁵⁰⁷ 85/374 sayılı Konsey Direktifi m. 7/1/(c) İngilizce metin: "...that the product was neither manufactured by him for sale or any form of distribution for economic purpose nor manufactured or distributed by him in the course of his business"

⁵⁰⁸ KESER, s. 231.

⁵⁰⁹ KESER, s. 231.

⁵¹⁰ KESER, s. 232.

⁵¹¹ 85/374 sayılı Konsey Direktifi m. 7/1/(d) İngilizce metin: "...that the defect is due to compliance of the product with mandatory regulations issued by the public authorities"

otoritesinin emredici hükümlerine uygun ürün üreten üreticinin bu hükümlere uymuş olması sebebiyle hatalı ürün üretmesi durumunda sorumluluğunun doğmayacağını, sorumluluktan kurtulacağını belirtebiliriz.

Ayrıca ürün piyasaya sunulduğu anda mevcut olan bilim ve teknik durumları gereğince üründeki hata tespit edilemiyor ise bu durumu ispat eden üretici sorumluluktan kurtulacaktır.⁵¹² Burada değerlendirmeye alınacak husus, “ürünün üretildiği tarihteki son ve en ileri düzey bilimsel ve teknik bilgidir”. Uzun yıllar boyunca seri olarak üretilmiş olan bir üründe, piyasaya sürüldüğü andan çok daha sonra bir hatanın çıkması, bu ürünün piyasaya sürüldüğü anda bilinen son teknik ve bilimsel verilere uygun üretildiği anlamına gelmemektedir.⁵¹³

Yukarıda belirtilenler dışında 85/374 sayılı Konsey Direktifi ile “bileşen imalatçısı bulunması halinde, hata bileşenin dahil olduğu ürünün tasarımından veya ürünün imalatçısının talimatından kaynaklanıyor ise bu durumu ispatlayan bileşen imalatçısı, yani ham madde ve ara mal üreticisi, sorumlu olmayacaktır.” denilmekle birlikte ham madde ve ara mal üreticisinin sorumluluktan nasıl kurtulabileceği düzenlenmiştir.⁵¹⁴ Bu düzenlemenin yanı sıra ara mal ve ham madde üreticisi ürünün piyasaya sürüldüğü anda hatasız olduğunu ispatlayarak da sorumluluktan kurtulabilecektir. Ancak her iki sorumluluktan kurtulma sebebinde de ara mal ve ham madde üreticisinin, nihai üretici ile arasında bağımlı, tavsiye niteliği taşımayan bir ilişki kurulmuşsa ve şayet ham madde ve ara mal üreticisinin nihai üreticiye müdahalesi söz konusu olmuşsa, bu kişiler artık sorumluluktan kurtulamayacaktır.⁵¹⁵

İç hukukumuzda sorumluluktan kurtulma sebepleri 85/374 sayılı Konsey Direktifi’nden daha farklı şekilde Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu ile “iktisadi işletmeciyi sorumluluktan kurtaran haller”⁵¹⁶ başlığı altında düzenlenmiştir.

Öncelikle 85/374 sayılı Konsey Direktifi ile benzer şekilde “imalatçı veya ithalatçının, ürünü piyasaya kendisinin arz etmediğini yani ürünü piyasada ilk kez kendisinin bulundurmadığını ispat eden üreticinin sorumluluktan kurtulacağı”

⁵¹² 85/374 sayılı Konsey Direktifi m. 7/1/(e) İngilizce metin: “...that the state of scientific and technical knowledge at the time when he put the product into circulation was not such as to enable the existence of the defect to be discovered”

⁵¹³ KESER, s. 239.

⁵¹⁴ 85/374 sayılı Konsey Direktifi m. 7/1/(f) İngilizce metin: “...in the case of a manufacturer of a component, that the defect is attributable to the design of the product in which the component has been fitted or to the instructions given by the manufacturer of the product.”

⁵¹⁵ KESER, s. 241.

⁵¹⁶ ÜGTDK m. 21

düzenlenmiştir.⁵¹⁷ Ürünün, hedeflendiği kullanıcı grubunun üzerinde hakimiyet kurabileceği veya onu inceleyebileceği duruma gelmesi halinde piyasaya arz edildiği kabul edilir.⁵¹⁸

İkinci olarak ürünün arzı sağlandıktan sonra dağıtıcı sebebiyle ortaya çıkan herhangi bir durum neticesinde üründe değişiklik meydana getirilirse ve bu değişikliğin ardından teknik düzenlemeye veya genel güvenliğe uygunsuz hala gelen üründen doğan zararlar açısından imalatçı ve ithalatçı artık sorumlu olmayacak, sorumluluktan kurtulacaklardır.⁵¹⁹ Aynı şekilde üreticinin arzından sonra, dağıtıcı ve kullanıcı olan kişiler haricinde kalan kişilerin müdahalesiyle ürünün “uygunsuz” duruma gelmesi halinde yine imalatçı ve ithalatçı sorumluluktan kurtulabilecek ve üründe değişiklik yapan kişi eğer değişiklik yaptığı ürünü piyasaya arz etmiş ise imalatçı gibi sorumlu tutulabilecektir.⁵²⁰ Bu kişiler dışında üründeki uygunsuzluğa kullanıcının sebep olması da mümkün olabilir.⁵²¹ Kanun’da “tüketici, esnaf, tacir, ve serbest meslek erbabı” olabileceği belirtilen nihai tüketicinin tespit edilmesi ürünün “makul kullanım” çerçevesinin çizilmesinde etkin rol oynayacaktır. Nitekim kullanıcının tüketici olması ile tacir olması arasında fark bulunması olağan bir durumdur. Şayet ürünü kullanan kullanıcı bu ürünün amacını değiştirmemişse, ürünün fonksiyonlarına müdahalede bulunmamışsa ve tecrübesizlik yahut dikkatsizlik gibi olağan durumlardan ortaya çıkan olumsuzluklar mevcut ise bu ürünün makul kullanım düzeyinde kullanıldığını söyleyebiliriz.⁵²² Böyle bir durumda ürünü makul düzeyde kullanan kullanıcının bu kullanımı sebebiyle ortaya çıkan uygunsuzluktan doğan zarar yönünden imalatçı ve ithalatçı sorumluluktan kurtulamayacaktır.

Üçüncü olarak ürün üretilirken teknik düzenlemelere veya zorunlu teknik kurallara uyulmuşsa ancak bunlara uyulduğu için üründe bir uygunsuzluk meydana geldiyse imalatçı ve ithalatçı sorumluluktan kurtulacaktır.⁵²³ Burada incelenmesi gereken husus “emredici düzenlemedir”. Yasama ve yürütme tarafından yani yetkili otorite tarafından çıkarılan ve bunlara uymanın zorunlu olduğu tüm düzenleyici

⁵¹⁷ ÜGTDK m.21/2/(a)

⁵¹⁸ KESER, s. 242.

⁵¹⁹ KESER, s. 244.

⁵²⁰ KESER, s. 244.

⁵²¹ KESER, s. 245.

⁵²² KESER, s. 245.

⁵²³ ÜGTDK m. 21/2/c

işlemler emredici norm anlamına gelmektedir.⁵²⁴ Üretim yapabilmek için alınan onay ve izinlerin sorumluluktan kurtuluşu sağlamayacağını belirtmekte fayda vardır.⁵²⁵

3.2.4.2. Sorumsuzluk Sözleşmesi

Genel anlamıyla sorumsuzluk sözleşmesi, sorumluluğun kısmen kaldırılması yani sınırlandırılması veya tamamen ortadan kaldırılması için yapılan sözleşmelerdir.⁵²⁶ 85/374 sayılı Konsey Direktifi'nde yer alan "zarar gören bakımından, bu Direktif'ten kaynaklanan sorumluluklar açısından üreticinin sorumluluğu, üreticinin sorumluluğunu sınırlayan ya da ortadan kaldıran bir hüküm aracılığıyla sınırlandırılmaz ya da kaldırılamaz"⁵²⁷ düzenlemeden açıkça anlaşılacağı üzere sorumsuzluk sözleşmeleri yasaklanmıştır. Ancak açıkça anlaşıldığı üzere bu yasak zarar gören kişi açısından getirilmiş olup üretici ile dağıtım aşmalarında yer alan kişiler arasında yapılacak olan sorumsuzluk sözleşmeleri bu yasağa dahil olmayacaktır. Bunun dışında bilgilendirme yükümlülüğü gereğince bilgilendirmede bulunan, ürünün riskleri konusunda tüketiciyi bildiren kişi de sırf bildirim yükümlülüğünü yerine getirdiği gerekçesiyle sorumluluğunu sınırlayamayacak veya ortadan kaldıramayacaktır.⁵²⁸

3.2.4.3. Zamanaşımı ve Hak Düşürücü Süreler

Çalışmamızın genelinde olduğu gibi ürün sorumluluğunda zamanaşımı sürelerine ilişkin incelemede bulunurken yine öncelikle 85/374 sayılı Konsey Direktifi incelenmiş olup ardından iç hukukumuzda yer alan Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu açısından incelemede bulunulmuştur.

85/374 sayılı Konsey Direktifi ile "Davacı olacak kişinin zararı, hatay ve üreticiyi öğrendiği veya makul olarak öğrenmiş olduğu beklenen süreden işlemeye başlayacak şekilde, zararın telafi edilmesi hususunda üç yıllık zamanaşımı süresi

⁵²⁴ KESER, s. 247.

⁵²⁵ KESER, s. 247.

⁵²⁶ TEKELİOĞLU, Numan, Sorumsuzluk Anlaşmalarına İlişkin Bir Yargıtay Kararı İncelemesi, Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, c. 6, sayı 1-2, s. 1-34, 2017, s.4.

⁵²⁷ 85/374 sayılı Konsey Direktifi m. 12 İngilizce metin: "The liability of the producer arising from this Directive may not, in relation to the injured person, be limited or excluded by a provision limiting his liability or exempting him from liability."

⁵²⁸ KESER, s. 250.

öngörülmüştür.”⁵²⁹ denilerek tazminat açısından zamanaşımı süresi düzenlenmiştir. Tazminat açısından getirilen bu düzenleme; ürünün piyasaya sürümü esnasından birden fazla aşamadan geçtiği durumlarda, ürünü hakimiyet alanından çıkaran her sorumlu açısından ürünü kendi hakimiyet alanından çıkartmasıyla başlayacaktır.⁵³⁰ Tazminat talebi açısından getirilen bu süre sınırını ispatla yükümlü olan kişi üretici olacaktır.⁵³¹ Bunun dışında yine Direktif ile “zararı doğuran ürünün piyasaya sürülmesinden itibaren 10 yıllık sürenin geçmesiyle, bu sürede zarar gören kişinin üreticiye yönelik herhangi bir işlem başlatmaması koşuluyla, zarar gören kişiye verilen haklar sona erecektir.”⁵³² denilmekle 10 yılın geçmesinin ardından zarar görenin tazminat haklarının ortadan kalkacağı belirtilmiştir. Kimi yazarlar tarafından 10 yıllık sürenin raf ömrü olan ve bozulabilir nitelikte ürünler açısından çok uzun olduğu belirtilirken, kimi yazarlar ise hatanın ortaya çıkma ihtimalinin oldukça uzun sürebileceği ürünler açısından bu 10 yıllık süreyi kısa bulmuş bu doğrultuda hak düşürücü süre eleştirilere maruz kalmıştır.⁵³³

İç hukukumuzda ise ürün sorumluluğu açısından zamanaşımı süresi “zarar gören kişinin zararı ve tazminatla yükümlü olan kimseyi öğrenmesinden itibaren üç yıl ve her halde zararın doğum tarihinden itibaren on yıl geçmekle tazminat talebi zamanaşımına uğrayacaktır.” şeklinde getirilen madde ile düzenlenmiştir.⁵³⁴ Burada tazminat talebinin zamanaşımına uğraması için normal süre olarak 3 yıllık, üst süre olarak 10 yıllık zamanaşımı süreleri getirilmiştir. İç hukukumuzdaki bu düzenlemenin 85/374 sayılı Konsey Direktifi’nde yer alan düzenlemeden farkı; üç yıllık sürenin “öğrenim” tarihinden başlamasıdır. Yukarıda da değinildiği üzere 85/374 sayılı Konsey Direktifi bu süreyi üreticinin kimliğinin ve zararının “öğrenildiği” veya “öğrenilebileceği” tarihten başlatmaktadır. Bunun dışında on yıllık süre sınırı ise Ürün

⁵²⁹ 85/374 sayılı Konsey Direktifi m. 10/1 İngilizce metin: “Member States shall provide in their legislation that a limitation period of three years shall apply to proceedings for the recovery of damages as provided for in this Directive. The limitation period shall begin to run from the day on which the plaintiff became aware, or should reasonably have become aware, of the damage, the defect and the identity of the producer.”

⁵³⁰ KESER, s. 256.

⁵³¹ KESER, s. 257.

⁵³² 85/374 sayılı Konsey Direktifi m. 11 İngilizce metin: “Member States shall provide in their legislation that the rights conferred upon the injured person pursuant to this Directive shall be extinguished upon the expiry of a period of 10 years from the date on which the producer put into circulation the actual product which caused the damage, unless the injured person has in the meantime instituted proceedings against the producer.”

⁵³³ KESER, s. 255-256.

⁵³⁴ ÜGTDK m. 6/6

Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanunu ile “zamanaşımı süresi” olarak belirtilmişken 85/374 sayılı Direktif ile bu süre sınırı bir “hak düşürücü süre” olarak belirtilmiştir.⁵³⁵

3.3. Hava Taşımalarında Üreticinin Ürün Sorumluluğu

Hava taşımaları esnasında ortaya çıkan zararların oldukça yüklü miktarda tazminatlara sebep olması; yolcu ya da göndericilerin, bu zararlarını tazmin edebilmeleri amacıyla üreticiye başvurmalarına da sebep olmuştur. Zira her ne kadar pilot hatası sebebiyle oluşan kazalar meydana gelse de bazı kazalara uçaktaki hatalar sebep olmaktadır. Bu durum zarar tazmini açısından üreticiye başvurmayı kaçınılmaz kılmıştır.

Her ne kadar havacılık kazalarında genellikle karşımıza pilot hataları çıksa da verilen garantilere rağmen üreticilerin eylemleri sebebiyle de sorunlar/kazalar meydana gelebilmektedir. Nitekim hava aracında veya hava aracının parçasında meydana gelen bir hata hava aracındaki kazanın boyutunu ve ciddiyetini önemli miktarda arttırabilmektedir. Bu sebeple birtakım yükümlülüklerle karşılaşacak üreticiler, maddi hasarlardan, ihmali davranış ya da haksız fiil sebebiyle meydana gelenler ölümlerden ve yaralanmalardan sorumlu tutulabileceklerdir.⁵³⁶

Hava taşımacılığında zarara uğrayanlar ve özellikle kazaların mağduru olan yolcular zararlarının tazmini için taşıyıcının sorumluluğunun yanında havacılık ürünündeki hata nedeniyle sıklıkla ürün sorumluluğuna başvurmaktadır. Kusurluluğu tartışılan ürün hava ürünü olduğunda, hukuki ilişki, hukuki konu, sorumluluk ilkesi, uygulanacak hukuk ve yargı yetkisi gibi oldukça çeşitli alanlarda soru işaretleriyle karşılaşılmaktadır.⁵³⁷

⁵³⁵ KESER, s. 264.

⁵³⁶ Robert Rafii, Esq, Product Liability and Aviation Accidents, 2023, <https://www.findlaw.com/injury/torts-and-personal-injuries/product-liability-and-aviation-accidents.html> (erişim tarihi: 05.06.2024)

⁵³⁷ CHAOHAN, Zhang, LUPING Zhang, Development in Aviation Product Liability and its Implication to China, <https://deliverypdf.ssrn.com/delivery.php?ID=457081120069123078122098005023126119000082066008011028071110114102083067094012110071029048028008114049015107108065115016107066040008075040031069098018067109116069109069089019068029070120069098027115096019081104103072097087031108019095124003006013002087&EXT=pdf&INDEX=TRUE> (E.T. 07.04.2024) p.1

1960'lardan itibaren hava taşımacılığında meydana gelen zararlarda, tazminat talep edilirken ilgi odağının hava taşımacılarından Boeing ve Airbus gibi hava aracı üreticilerine kaydığı yani taşıyıcının sorumluluğundansa ürün sorumluluğuna yönelimin arttığı görülmüştür. Bu yönelim değişimi, tazminat sorumluluğunu havayollarından uçak üreticilerine, tedarikçilere, parça üreticilerine kadar genişletmiştir. Bu değişimin arkasında yatan ana neden Varşova Sistemi⁵³⁸ altındaki uluslararası hava taşıyıcılarının sorumluluk rejiminden ve Montreal Konvansiyonu⁵³⁹ çerçevesinde kapsam, tutar ve yetki alanlarına ilişkin zorunlu kısıtlamalardan kaçınarak mağdurlara yüksek miktarda tazminat ödenmesini hedeflemektir. Bu sayede sorumluluğun kapsamı genişletilerek özellikle Avrupa ve Amerika'da bulunan ürün sorumluluğu mevzuatındaki kusursuz sorumluluğun ve cezai tazminatın sağladığı avantajlardan yararlanılacak ve zarar görenler açısından daha iyi bir koruma sağlanacaktır.⁵⁴⁰

Hava taşımalarında “ürün” olarak değerlendirilen ürün yani uçak, gövdesi, pervaneler, parçaları, özel bakım ve tasarımları sebebiyle birçok farklı tekniği içinde barındıran bir üründür. Hava taşımacılığında ürün sorumluluğunun ihmal, garanti ihlali, kusursuz sorumluluk gibi teoriler çerçevesinde genel ürün sorumluluğundan bir farkı bulunmamaktadır. Ancak söz konusu hava taşımacılığında kaynaklanan bir kaza ise burada ürün sorumluluğu ile taşıma hukukundan kaynaklanan sorumluluk birlikte değerlendirilerek karmaşık bir yapı ortaya çıkmaktadır. Hava ürününün sorumluluğu 5 ayrı hukuk ilişkisi kategorisi oluşturmaktadır. Birincisi, uçak üreticisi ile sigortacı arasındaki ürün sorumluluk sigortasına dayalı sözleşme ilişkisidir; ikincisi, alt sözleşmeye dayanan genel imalatçı veya hava ürününün montaj ile diğer parçacık imalatçıları arasındaki ilişkidir; üçüncüsü, uçak üreticileri ile havayolları veya uçak finansman şirketleri arasındaki ilişkidir; dördüncüsü, uçak üreticisi ile havayolları arasında, havacılık kazası nedeniyle mürettebatın fiziksel zarara uğraması veya şirketin mali kaybı nedeniyle oluşan haksız fiil ilişkisidir; beşincisi ise yolcular ve

⁵³⁸ Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air (Warsaw Convention), 12 Ekim 1929.

⁵³⁹ Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal Convention), 28 Mayıs 1999.

⁵⁴⁰ CHAOHAN, s.2.

yerdeki üçüncü kişiler de dahil olmak üzere, üçüncü kişiler ile hava aracı üreticisi arasında fiziksel yaralanma veya mali kayıp nedeniyle oluşan ilişkidir.⁵⁴¹

Amerika Birleşik Devletleri'nin en büyük uçak üreticisi ve hava taşımacılığının en yaygın gerçekleştiği ülke⁵⁴² olması sebebiyle havacılıkta ürün sorumluluğu ABD'de doğmuş ve orada gelişmektedir. Dolayısıyla Amerika'nın ürün sorumluluğuna ve hava taşımacılığına ilişkin düzenlemeleri ve yargılamaların gidişatı tüm dünyayı etkilemiş ve etkilemeye devam etmektedir. Özellikle hava araçlarındaki ürün sorumluluğuna ilişkin uyuşmazlıkların Amerikan mahkemelerinde yoğunlukla görülmesi sebebiyle çalışmamızda genellikle Amerikan Mahkemelerinin kararları incelenmiştir.

Hava taşımalarında ürün sorumluluğunda, akdi sorumluluk, ihmal sorumluluğu⁵⁴³, garanti ihlali⁵⁴⁴ ve kusursuz sorumluluk⁵⁴⁵ ilkeleri gelişim göstererek değerlendirmelere öncülük etmiştir.⁵⁴⁶ Akdi sorumluluk, ihmal sorumluluğu ve garanti ihmalinden doğan sorumluluk daha çok sözleşme sorumluluğu çerçevesinde şekillendiğinden zarara uğrayanların hak kaybını önlemek için kusursuz sorumluluk ilkesi daha ön plana çıkarak temel ilke haline gelmiştir.⁵⁴⁷ Ancak kusursuz sorumluluğun temel ilke haline gelmesi diğer ilkelerden yararlanılamayacağı, bu ilkelerin uygulanmayacağı anlamına gelmemektedir. Yani somut olaya göre kusursuz sorumluluk yerine ihmal sorumluluğu da uygulanabilir. Örneğin hava aracındaki bir uyarı hatası ya da talimat eksikliği söz konusu olduğunda burada ihmal sorumluluğundan bahsedilebilecektir.

3.3.1. Üreticinin Ürün Sorumluluğunda Kusursuz Sorumluluğa Geçiş Evresi

Ürün sorumluluğunda kusursuz sorumluluğa geçiş evresi 1916 yılında Amerikan Mahkemesinin bir araba kazasında araba tekerine ilişkin uyuşmazlıkta

⁵⁴¹ CHAOHAN, s.2.

⁵⁴² CHAOHAN, s.4.

⁵⁴³ İngilizce metin: “*Braniff's action is based upon negligence and also breach of both express and implied warranty.*” *Braniff Airways, Inc. v. Curtiss-Wright Corp*, 411 F.2d 451, United States Court of Appeals, Second Circuit, 1969. SHEA, Michael M., Comment, Products Liability: Strict Liability in Tort Notes and, 4 Santa Clara Lawyer 218, 1963. Available at: <http://digitalcommons.law.scu.edu/lawreview/vol4/iss2/7>, p. 219 (erişim tarihi: 05.06.2024)

⁵⁴⁴ SHEA, s. 221.

⁵⁴⁵ SHEA, s.218.

⁵⁴⁶ CHAOHAN, s.5.

⁵⁴⁷ CHAOHAN, s.5.

vermiş olduğu kararla başlamıştır. Bu karar ile artık üçüncü kişilerin zararın tazmini için üreticilere başvurmasının yolu açılmıştır. Her ne kadar bu karardan kusursuz sorumluluğa geçiş şeklinde bahsedilse de bu karar ışığında zararının tazminini isteyen kişi hala ağır bir ispat yükü altındaydı. Nitekim zararın tazminini talep eden davacı; zararın üründeki bir kusurdan kaynaklandığını, ürünün üreticinin elinden çıktığında kusurun halihazırda mevcut olduğunu ve kusurun üreticinin ihmalden kaynaklandığını ispatlamak zorundaydı.⁵⁴⁸

Amerikan yargılamasına konu olan Üreticinin sorumluluğuna başvuru ilk uyuşmazlıklarda mahkemelerin kusursuz sorumluluğa değindiği görülmektedir. Üreticinin kusursuz sorumluluğuna ilişkin tartışmaların başlangıcı 1916 tarihli New York Temyiz Mahkemesi kararına dayanmaktadır. Esasen bir arabanın tekerinden doğan bu uyuşmazlıkta mahkeme sorumluluk çerçevesini genişleterek daha sonralarda çıkacak olan düzenlemelere ve kararlara ışık tutmuştur.⁵⁴⁹

Aslında burada görüldüğü üzere kusursuz sorumluluktan ziyade ihmal sorumluluğuna yönelilmiştir. Her ne kadar bu dava ile üçüncü kişilerin üreticiden tazminat talep edebilmesinin önü açılmışsa da; hala üreticinin kendisi tarafından üretilmeyen parçalar/ürünler açısından hata sebebiyle zararın tazmin edilebilmesi mümkün değildi. Nihayet 1963'te Greenman - Yuba Power Products uyuşmazlığında mahkeme; üreticinin bir kusur kontrolünden geçirilmeden kullanılacağını bilerek piyasaya sürdüğü üründe ortaya çıkan hata sebebiyle insanların yaralanması halinde üreticinin sorumluluğunun doğacağına hükmetmiştir.

Greenman v. Yuba Power Products⁵⁵⁰ kararında, mahkeme; bahsedilen önceki tarihli kararlarda kusursuz sorumluluğun genellikle üretici tarafından verilen zımnî veya açık garanti teorisine ya da üretici ile akdedilen sözleşmenin bir gerekliliğinden vazgeçilmesine dayanılmasına rağmen sorumluluğunun sözleşmeden değil kanundan doğduğuna değinmiştir.⁵⁵¹ Aynı kararda mahkeme; üreticinin bir kusur kontrolünden geçirilmeden kullanılacağını bilerek piyasaya sürdüğü üründe ortaya çıkan hata

⁵⁴⁸ Diederiks Verschoor, s.186.

⁵⁴⁹ Donald C. MacPherson, Respondent v Buick Motor Company, Appellant, Court of Appeals of New York Argued January 24, 1916, Decided March 14, 1916.

⁵⁵⁰ Greenman v. Yuba Power Products Inc. 59 Cal. 2d 57, 377 P2d 897, 27 Cal. Reptd 697 (1963)

⁵⁵¹ Greenman v. Yuba Power Products İngilizce metin: Although in these cases strict liability has usually been based on the theory of an express or implied warranty running from the manufacturer to the plaintiff, the abandonment of the requirement of a contract between them, the recognition that liability is not assumed by agreement but imposed by law.

sebebiyle insanların yaralanması halinde üreticinin haksız fiilden kusursuz sorumluluğunun doğacağına hükmetmiştir.⁵⁵² Bu karardaki hüküm zamanla yasalaşarak Amerika'daki ilgili düzenlemelerde yerini almıştır.⁵⁵³

Bu düzenleme ve karar, sonradan oluşan uyuşmazlıklara da ışık tutmuştur. Bir havacılık uyuşmazlığı olan Berkebile – Brantly Helicopter Corp.⁵⁵⁴ uyuşmazlığında mahkeme; üreticinin hatadan kaynaklanan zararlarda, üreticinin hatalı ürünü ticari piyasaya ekleyerek/sürerek bu hatanın sebep olduğu zarardan sorumluluğunun doğmamasının toplumsal çıkarlara hizmet etmeyeceğine hükmederek yine üreticinin sorumlu olacağını belirtmiştir.⁵⁵⁵

Her ne kadar hava taşımacılığı kazalarından doğan birçok uyuşmazlık meydana gelse de hala zarar gören kişilerin hata sebebiyle zararlarını başarılı bir şekilde tazmin edebilmeleri mümkün değildi. Nitekim Martin-Marietta v. Ozark Airlines⁵⁵⁶ davasında üreticiler ihmal, zımni garanti ve kusursuz sorumluluk sebebiyle yargılansa da mahkeme; “sıradan bir tüketicinin 1952 yapımı bir uçaktan 1970 yapımı bir uçak standardı bekleyemeyeceğine⁵⁵⁷, üreticinin uzun süre önce üretilmiş bir uçakta koltuk bağlanma noktalarının yeterliliğindeki kusurlar ve yangın korumasının bulunmaması iddiaları sebebiyle, uçak üreticisinin sorumlu olmadığına hükmetmiştir. Olayda Martin Marietta üretimi olan Martin404 modelindeki uçak, Wichita Eyalet Üniversitesi takımını ve taraftarlarını taşıırken uçağın Colorado Dağlarına düşmüştür. Düşmenin ardından yolcu koltukları, bağlantı noktalarından koparak uçağın ön

⁵⁵² Greenman v. Yuba Power Products İngilizce metin: A manufacturer is strictly liable in tort when an article he places on the market, knowing that it is to be used without inspection for defects, proves to have a defect that causes injury to a human being.

⁵⁵³ Restatement (Second) of Tort 402 A (1965)

⁵⁵⁴ Berkebile v. Brantly Helicopter Corp., Supreme Court of Pennsylvania, 462 Pa. 83 (1975), <https://law.justia.com/cases/pennsylvania/supreme-court/1975/462-pa-83-0.html> (erişim tarihi: 05.06.2024)

⁵⁵⁵ İngilizce karar metni: “*We have decided that no current societal interest is served by permitting the manufacturer to place a defective article in the stream of commerce and then to avoid responsibility for damages caused by the defect.*”

⁵⁵⁶ Mike Bruce et al., Plaintiffs-appellants, v. Martin-marietta Corporation and Ozark Airlines, Inc.,defendants-appellees, 544 F.2d 442 (10th Cir. 1976), <https://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/544/442/239382/> (erişim tarihi: 05.06.2024)

⁵⁵⁷ İngilizce metin: “*Plaintiffs have not shown that the ordinary consumer would expect a plane made in 1952 to have the safety features of one made in 1970*”

bölgesine sürüklenmiş ve çıkışları kapamıştır. Daha sonra uçağın alev almasının ardından uçaktan çıkamayan yolcular (32/40) hayatını kaybetmiştir.

Bu kararın ardından hava aracında kendi hakimiyetleri esnasında önemli bir değişiklik meydana getirmeyen hava taşıyıcıları ve uçağın satıcıları da kaza sebebiyle doğan zararlardan sorumlu tutulmamıştır. Kararın verildiği dönemde 1952 standartları uyarınca tasarımda kusur olmayan durumlarda uçak üreticileri aklanmıştır.⁵⁵⁸ Bu doğrultuda kararın verildiği tarihte hala zarar görenlerin tam koruma altında olacak şekilde zararlarını tazmin edemediği görülmektedir.

Zamanla kusursuz sorumluluğun etkisi önceki kararlara kıyasla artmış ve zarar görenlerin zararlarını tazmin edebilmeleri kolaylaşmıştır.

Boeing Corporation tarafından üretilen bir hava aracının 1964 yılında Roma yakınlarına düşmesi sonucunda birçok kişi hayatını yitirmiştir.⁵⁵⁹ Bu elzem kazanın ardından kazada hayatını kaybeden kişilerin yakınları Boeing Corporation aleyhine kusursuz sorumluluğa dayanarak dava açmıştır. Ürünün bir kısmındaki tasarıma ilişkin ihmal sebebiyle açılan dava, haksız fiilin yani kazanın gerçekleştiği yer olan İtalya'nın kanunları çerçevesinde incelenmiştir. İşbu davanın görüldüğü esnada İtalyan Mahkemelerinde henüz hayatını kaybeden yolcuların bakmakla yükümlü olduğu yakınlarının bir uçak üreticisine dava açarak zararın tazminini talep ettiği görülmemiştir.⁵⁶⁰ Yani bu dava İtalyan Hukuku için bir ilk olarak literatüre geçmiştir. Böyle bir konunun henüz yargılamada görülmemesi ve İtalyan Hukukunda henüz bu şekilde bir düzenlemenin dava tarihinde mevcut olmaması sebebiyle yargılama İtalyan Medeni Kanunu'nun araç malikinin veya sürücüsünün sorumluluğu çerçevesinde incelenmiştir.⁵⁶¹ Bu inceleme neticesinde 1971 tarihinde verilen karar uyarınca Boeing Corporation, meydana gelen kazada hayatını kaybeden yolcuların bakmakla yükümlü olduğu kişilere tazminat ödemekle yükümlendirilmiştir.

Görüldüğü üzere uygulamaya yansıyan her uyuşmazlıkta kusursuz sorumluluk ilkesi biraz daha gelişerek ve kapsamını genişleterek uygulanmaya başlamıştır. Bunun

⁵⁵⁸ Diederiks Verschoor, , s.186.

⁵⁵⁹ Manos v. Trans World Airlines, Inc., 324 F. Supp. 470 (N.D. III. 1971)
<https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/324/470/2595700/> (erişim tarihi: 05.06.2024)

⁵⁶⁰ Diederiks Verschoor, s.187.

⁵⁶¹ İngilizce karar metni: “On the basis of Article 2054, ... the driver and owner strictly liable for manufacturing defects under that Article, impliedly excluded the automobile manufacturer's liability under general tort provisions for the same defects.”

ardında yatan neden; hatalı bir ürün sebebiyle doğan zararların maliyetinin kendini koruma konusunda güçsüz olan zarar gören kişilere yüklenmesi yerine bu maliyetin ürünü ticari piyasaya süren üreticilere yüklenmesi yönündeki ihtiyaçtır.

Kusursuz ürün sorumluluğu kurallarının daha güçlü olduğu ve hala uygulandığı döneme ilişkin bir diğer karar ise Türk Hava Yolları'nın kazasına ilişkin bir karardır⁵⁶². 1974 yılında McDonnell Douglas üretimi olan DC-10 modelindeki uçak Paris sularında kaza yapmış ve bu kaza sonucunda 346 kişi hayatını yitirmişti. Uçağın kalkış yapmasına müteakip uçak kapılarından birisi patlayarak açılmış ve bu açılma sebebiyle oluşan basınç kaybı uçağın zemininin çökmesine neden olmuştur. Yargılama esnasında McDonnell Corporation tarafından bazı modifikasyonların önerilmesine rağmen Türk Hava Yolları tarafından bu modifikasyonların uçakta gerçekleştirilmediği ortaya çıkmıştır. Ancak buna rağmen yine de McDonnell Corporation haksız bulunmuş ve kaza sonucunda hayatını kaybeden yolcuların bakmakla yükümlü olduğu kişilere yüksek miktarda tazminat ödemekle yükümlendirilmiştir. Bu durum kusursuz sorumluluğun oldukça katı bir şekilde uygulandığı kararlardan biridir.⁵⁶³

Bu kazanın ardından doktrinde havacılık tamir istasyonlarını kusursuz sorumluluk altında mı olduğu yoksa sorumluluklarının belli bir limite sınırlı mı olduğu konusunda tartışmalar gündeme gelmiştir. Tartışmaların sonucunda baskın görüş; uçak tamir istasyonlarının görevinin direkt olarak uçağın ve dolayısıyla yolcuların güvenliğini ilgilendirmesi sebebiyle, herhangi bir limit olmaksızın kusursuz sorumluluk altında oldukları yönündedir.⁵⁶⁴

Doktrindeki bu tartışmanın ardından uyuşmazlıklarda uçak tamir istasyonlarının sorumluluğu daha fazla gündeme gelmiştir. Hatta yine Boeing Corporation'ın DC-10 modeli uçağının Chicago'da kalkışın hemen ardından

⁵⁶² Bkz. İlgili karara, In Re Paris Air Crash of March 3, 1974, 399 F. Supp. 732 (C.D. Cal. 1975) kararının "MEMORANDUM OF OPINION IN RE CHOICE OF LAW ON DAMAGES" başlığı altında değinilmiştir.

⁵⁶³ Diederiks Verschoor, s.187-188.

⁵⁶⁴ DAVIS Tom, Aviation Repair Stations and Strict Liability, *Journal of Air Law and Commerce*, Volume 40 Issue 3, Article 4, 1974.

düşmesiyle sonuçlanan kazada⁵⁶⁵ 271 yolcu ve mürettebat hayatını yitirmiştir. Bu elzem kazaya ilişkin yargılamada ABD Ulaşım Güvenliği Kurulu, uçak motorunun gevşemesinin uygunsuz bakım teknikleriyle ilişkili olduğu yönünde tespitini sunmuştur. Bu kaza toplumda büyük bir sansasyon yaratarak Amerika’da DC-10 modelindeki uçakların operasyonunun yasaklanmasına sebep olmuştur.⁵⁶⁶

Yine uçak tamir istasyonlarının ve bakım prosedürlerinin ehemmiyetine dikkat çeken bir diğer kaza ise 1996 tarihli British Midland Airways kazasıdır. Bu kaza motor yağ valflerinin değişimi ve valflerin çalışıp çalışmadığının test edilmesi ihmal edilmiştir. Fakat pilot becerisi sayesinde bu kaza başarılı bir acil inişle sonuçlanmış ve hiçbir yolcu veya mürettebat hayatını kaybetmemiştir.⁵⁶⁷

Kusursuz sorumluluğu doğuran haksız fiilde, haksız fiili meydana getiren kişinin zarar verme saiki ya da ihmali aranmamaktadır. Hava taşımalarında ise; bir uçak kazasının meydana gelmesi halinde kazanın özen yükümlülüğünün ihmaliinde kaynaklanıp kaynaklanmadığı hususu önem arz etmeyecektir. Havacılıkta bu ilke, kusurlu ürün sebebiyle üreticilere dava açılmasının yolunu kolaylaştırmaktadır. Kusursuz sorumluluk ilkesinde odaklanılan husus ürünün kullanan kişi değil ürünün güvenliğidir. Hava taşımacılığı gibi riskli sektörlerde üreticinin daha fazla özenli olması ve daha sıkı kurallara uyması gerekmektedir. Bu doğrultuda üretici, ürünü öngörülebilir risklere uygun şekilde tasarlamalı, üretmeli ve bu doğrultuda uyarılarda bulunmalıdır.⁵⁶⁸

Üreticilere yöneltilen ürün sorumluluğu davalarında ispat yükü taşıyıcıya yönelik açılan davalardaki ispat yükümlülüğüne kıyasla oldukça düşüktür. Nitekim davacının yani zarar görenin yalnızca zarara üründeki bir kusurun sebep olduğunu göstermesi yeterlidir. Bunun dışında zarar görenin kusursuz sorumluluk ilkesi çerçevesinde herhangi bir ihmali davranışı ispatlaması gerekmemektedir.⁵⁶⁹

⁵⁶⁵ American Airlines flight 191, <https://www.britannica.com/event/American-Airlines-Flight-191> (erişim tarihi: 05.06.2024)

⁵⁶⁶ Diederiks Verschoor, p.188

⁵⁶⁷ Diederiks Verschoor, p.188

⁵⁶⁸ Robert Rafii, Esq, Product Liability and Aviation Accidents, 2023, <https://www.findlaw.com/injury/torts-and-personal-injuries/product-liability-and-aviation-accidents.html> (erişim tarihi: 05.06.2024)

⁵⁶⁹ Robert Rafii, Esq, Product Liability and Aviation Accidents, 2023, <https://www.findlaw.com/injury/torts-and-personal-injuries/product-liability-and-aviation-accidents.html> (erişim tarihi: 06.06.2024)

3.3.2. Ürün Sorumluluğunda Kusursuz Sorumluluğun Uygulama Alanının Daralması

Her ne kadar kusursuz sorumluluk ilkesinin zarar görenler açısından daha avantajlı olduğundan bahsedilse de, madalyonun diğer yüzüne baktığımızda kusursuz sorumluluk ilkesi hakkın kötüye kullanılmasına yol açarak uçak üreticilerini ciddi zararlara uğratabilecektir. Örneğin yukarıda değinilen Türk Hava Yolları kazasında McDonnell Corporation tarafından bazı modifikasyonların önerilmesine rağmen Türk Hava Yolları tarafından bu modifikasyonların uçakta gerçekleştirilmediği ortaya çıkmıştır. Ancak buna rağmen yine de McDonnell Corporation haksız bulunmuş ve kaza sonucunda hayatını kaybeden yolcuların bakmakla yükümlü olduğu kişilere yüksek miktarda tazminat ödemekle yükümlendirilmiştir. Bu durum her ne kadar zarar görenler açısından zararın tazmini açısından daha avantajlı daha güvenli gözükse de hava aracı üreticileri açısından oldukça riskli ve ekonomik durumu sarsabilecek güçtedir. Bu sebeple zamanla bu durumun göz önünde bulundurulmasıyla mahkeme kararlarında kusursuz sorumluluğun etkisinin azaldığı görülmüştür.

Kusursuz sorumluluk hususunda önemli bir karar hatta belki bir dönüm noktası olarak gösterilen karar Kaiser Steel - Westinghouse Electric uyuşmazlığının kararıdır⁵⁷⁰. Her ne kadar bu uyuşmazlık direkt havacılıkla ilgili olmasa da karar esnasında değerlendirilen ve karara konu edilen noktalar havacılık alanını ilgilendirmekteydi. Temyiz Mahkemesi, “Kaliforniya ürün sorumluluğu kuralları garanti ilkesinin amaçlarına en iyi şekilde hizmet etse de; ürün sorumluluğunun işlevi, üreticinin kusurlu ürün sebebiyle sorumluluğunun tamamını kapsamamaktadır⁵⁷¹.” şeklinde hüküm kurmuştur. Ayrıca mahkeme kanunların tüketiciye yeterli koruma sağlayamadığı durumlarda tüketicilerin zararlarını tazmin edebilmek adına haksız fiil müessesesine başvurma ihtiyacının doğduğunu belirtmiştir⁵⁷². Ardından bu mantığı

⁵⁷⁰ Kaiser Steel Corporation v. Westinghouse Electric Corporation, 55 Cal. App. 3d 737; 127 Cal. Repr. 838 (1976), <https://law.justia.com/cases/california/court-of-appeal/3d/55/737.html> (erişim tarihi: 06.06.2024)

⁵⁷¹ İngilizce Metin: “Because the California rule of products liability is designed to encompass situations in which the principles of sales warranties serve their purpose “fitfully at best,” the rule of products liability does not subsume the entire area of a manufacturer’s liability for a defective product.”

⁵⁷² İngilizce metin: “The adequacy of sales law controls the use of tort law, since the need to resort to tort law depends upon the extent to which sales law does or does not afford protection to a disappointed buyer.”

desteklemek amacıyla mahkeme tarafından kusursuz sorumluluk ilkesinin uygulanıp uygulanmayacağı hususunda birtakım kıstaslar oluşturulmuştur. Bu doğrultuda mahkeme; hali hazırda mevcut olana Ticaret Kanunu gibi kanunların tüketici nezdinde yeterli koruma sağlamaması sebebiyle genellikle zararın tazmini için haksız fiil müessesesine başvurulduğunu belirterek, zararın tazminini dengelemek amacıyla kusursuz sorumluluğun uygulanması için bazı kriterler getirmiştir. Temyiz mahkemesinin getirdiği bu kriterler uyarınca; ticari bir ortamda anlaşma yapanlar, hemen hemen eşit ekonomik güce sahip olanlar, ürünün özelliklerini müzakere edenler ve zarar rizikosu hakkında müzakerede bulunanlar arasındaki uyuşmazlıklarda kusursuz sorumluluk uygulanmayacaktır.⁵⁷³

Bu kararın ardından kusursuz sorumluluk kurallarının uygulanabilirliğinin güçleşmesi doğal olarak sonra gelen yargı kararlarına da yansımıştır.

1979 tarihli SAS v. United Aircrafts uyuşmazlığının⁵⁷⁴ konusu, United Aircraft tarafından üretilen jet uçağı motorlarındaki arıza sebebiyle doğan zararın giderilmesine ilişkindir. Yargılama esnasında incelenen motor satışına ilişkin sözleşmelerde belirli sınırlı garantilerin yer aldığı görülmüştür. Her ne kadar yargılama sonucunda SAS tarafından öne sürülen taleplerden garantiye ve haksız fiile ilişkin olanlar kabul edilse de ihmal sebebiyle kusursuz sorumluluğa dayanan talepler reddedilmiştir. İşbu karar ardından temyiz edilmiş ancak Temyiz Mahkemesi de Kaiser v. Westinghouse kararı ışığında ilk derece mahkemesinin kararını onayarak kusursuz sorumluluk kurallarının uygulanmayacağı yönünde hüküm tesis etmiştir.⁵⁷⁵ Yukarıda Kaiser v. Westinghouse kararında ortaya çıkan kriterlere değinilmiştir. Bu kararda, belirtilen kriterlerin yargılamalarda kıstas olarak kullanıldığı ve bu sebeple kusursuz sorumluluk ilkesinin uygulanmadığı görülmektedir.

⁵⁷³İngilizce metin: “We thus conclude that the doctrine of products liability does not apply as between parties who: (1) deal in a commercial setting; (2) from positions of relatively equal economic strength; (3) bargain the specifications of the product; and (4) negotiate concerning the risk of loss from defects in it.”

⁵⁷⁴ Scandinavian Airlines v. United Aircraft, 601 F.2d 425 (9th Cir. 1979),

<https://casetext.com/case/scandinavian-airlines-v-united-aircraft> (erişim tarihi: 06.06.2024)

⁵⁷⁵ Bkz. İngilizce Karar metni: “Interpreting these four requirements as the court did in Kaiser leads us to the conclusion that SAS does not have a claim in strict tort liability against United. SAS, United and McDonnell Douglas dealt in a commercial setting from positions of relatively equal economic strength. The specifications of the engines were negotiated by the parties. Finally, McDonnell Douglas, United and SAS all negotiated the risk of loss for defects in the engines. We find, therefore, that the trial judge was correct in his interpretation of California law and that the doctrine of strict liability is not available to SAS in this case. Affirmed.”

Kaiser v. Westinghouse kararıyla getirilen kriterlerin yanı sıra uyuşmazlıklarda incelemeye alınan bir husus daha doğmuştur. İngilizcesi “crashworthiness” olan bu kavram Türkçe’ye kazaya/çarpışmaya karşı dayanıklılık olarak çevrilebilir⁵⁷⁶. Kazaya karşı dayanıklılık unsuru uyuşmazlıkların değerlendirilmesi konusunda nispeten yeni bir kavram olup özellikle ürün sorumluluğuna ilişkin incelemelerde dikkate alınması gereken bir unsurdur. Yabancı doktrinde bu unsurun tanımı; “ ‘çarpışmaya karşı dayanıklı olma’ araçtaki yolcuları hayatta kalabilecekleri bir kazada ölümden koruyan ya da yolcuları yaralanma veya toplu zarardan koruyan karakteristik bir araç özelliğidir.”⁵⁷⁷, “uçak mimarisinin yolcular için yaşam alanı sağlama kabiliyeti”⁵⁷⁸ şeklinde yapılmıştır. Çarpışmaya/kazaya karşı dayanıklılığın eksikliği ise “esas kazanın neden olduğu yaralanmaları ağırlaştırır tasarım” şeklinde tanımlanmıştır.⁵⁷⁹

Çarpışmaya dayanıklılık eksikliğine (lack of crashworthiness), Salt Lake yakınlarındaki United Airlines Boeing 727 kazasına ilişkin incelemede değinilmiştir.⁵⁸⁰ Bu kazada yolcuların çoğunun hayatını kaybetmesinin sebebi kazanın kendisi değil, kazanın ardından kabin iç mekanının alev alması sebebiyle ortaya çıkan zehirli gazlar ve dumanlar olarak tespit edilmiştir. Burada görüldüğü üzere çarpışmaya dayanıklılığı olmayan, kazanın neden olduğu yaralanmaları ağırlaştırır bir tasarım söz konusudur.

Artan sorumluluk davaları neticesinde yüksek meblağlarda tazminatlar ödeyen üreticiler açısından Kaiser v. Westinghouse kararında getirilen kriterler ve yine ileriki tarihlerde değinilen “crashtoworthiness” müessesesi bir nevi kusursuz sorumluluğun uygulama alanının sınırlanması sebebiyle olumlu gelişmeler olarak adlandırılabilir. Üreticilere yöneltilen tazminat davalarının artmasının ardından üreticiler tarafından hasarların türüne yönelik bir sınıflandırma ihtiyacı da doğmuştur. Bu ihtiyaç neticesinde I.P. Coie tarafından hasarlar; “Kaza sonucunda oluşan kişisel yaralanmalar”, “kaza neticesinde doğan uçak dışındaki mallara/ürünlere verilen zarar”, “bir kaza veya olaydan doğan ve uçağa verilen zararlar”, “uçagın,

⁵⁷⁶ Bkz. Collins Dictionary, “Crashworthiness”, *the ability of a vehicle structure to withstand a crash*”

<https://www.collinsdictionary.com/dictionary/english/crashworthiness>

⁵⁷⁷ DONNELLY, Daniel , Aircraft Crashworthiness - Plaintiff's Viewpoint, *Journal of Air Law and Commerce*, 1976. <https://scholar.smu.edu/jalc/vol42/iss1/6> p.57 (erişim tarihi: 06.06.2024)

⁵⁷⁸ Diederiks Verschoor, p.190

⁵⁷⁹ Diederiks Verschoor, p.190

⁵⁸⁰ Diederiks Verschoor, p.190

havayollarının ticari beklentisini karşılama konusunda başarısız olması”, “uçanın tamiri ve değiştirilmesi sırasında havayolunun uçağı kullanamaması sebebiyle oluşan zarar” şeklinde sınıflandırılmıştır.⁵⁸¹

Netice itibariyle ürün sorumluluğı konusunun gündeme hızlı bir şekilde yerleşmesi ve yargı mercilerinin bu sorumluluğına ilişkin tutumları havayolu şirketlerini ve üreticileri etkilediğı gibi aynı şekilde yolcuları da ciddi oranda etkilemiştir. Nitekim hava taşımacılığı esnasında meydana gelen bir kazada zarar gören kişiler önceden sadece taşıyıcıya başvurabiliyordu. Taşıyıcının sorumluluğı konusunda tazminatların miktarı ise uluslararası sözleşmelerle katı sınırlamalarla korunmaktaydı. En nihayetinde zarar gören yolcunun taşıyıcıya başvurabilmesi için bu sözleşmelere dayanması gerekiyordu. Zarar görenlerin üreticiye başvurması ise ispat külfetinin güçlüğü sebebiyle neredeyse imkansızdı.

Bu noktada yukarıda değinilen Greenman kararı⁵⁸² bir emsal teşkil ederek zarar görenlerin üreticiye başvurmasının önünü açmıştır. Bu kararın ardından yargının tutumuyla beraber esasen bir tüketici olan yolcuların haklarının korunması daha geniş bir kapsama alınmıştır. Önceden üreticinin kusurunu kanıtlamak zorunda olan yolcu, artık bu ispat yükünün altında bulunmayacaktı. Zira artık ürün, üreticinin elinden çıktığı anda kusurlu sayılacak ve doğmuş olan zararlara da bu kusurun sebep olduğu kabul edilecektir. Üretici artık gereken tüm tedbirleri alsa dahi sorumlu tutulacaktır. Günümüzde ürünlerin oldukça çeşitli ve çetrefilli aşamalardan geçmesi ve birçok farklı tekniğı içinde barındırması sebebiyle yolcunun veya zarar görenlerin gerçekten de üreticinin kusurunu ispat edebilmesinin neredeyse imkansız olduğu anlaşılmaktadır. Bu sebeple tazminat yükü, bunu en rahat şekilde karşılayabilecek, ekonomik olarak güçlü olan şirketlerin üzerine bırakılmıştır.

3.3.3. Ürün Sorumluluğı Düzenlemelerinin Oluşum Süreci

Yukarıdaki açıklamalardan da anlaşıldığı üzere hava taşımalarında ürün sorumluluğı büyük ölçüde mahkeme kararları çerçevesinde şekillenmiştir. Çalışmamızda Amerikan Mahkemelerinin kararlarına sıklıkla değinmemizin sebebi Amerikan hukukunda ürün sorumluluğunun daha çok yargı kararları çerçevesinde

⁵⁸¹ Diederiks Verschoor, p.190

⁵⁸² Greenman v. Yuba Power Products Inc. 59 Cal. 2d 57, 377 P2d 897, 27 Cal. Reptd 697 (1963)

şekillenmesi ve gelişmesidir. Ancak uluslararası doktrinde bu şekilde ürün sorumluluğunun karardan karara şekillenmesi yerine gerçekten bir yasa ya da yönetmelik gibi düzenlemelerle belirtilen standartlar etrafında şekillenmesi gerektiğini savunan yazarlar da mevcuttur⁵⁸³. Nihayetinde bu görüş ışığında ulusal düzeyde ürün sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler zamanla ülkelerin iç hukukuna dahil edilmiştir.

Mahkeme kararlarının, ilk zamanlarda zarar görenleri koruma amacıyla kusursuz sorumluluk ilkesi çerçevesinde yavaş yavaş şekillenmesinin ardından kusursuz sorumluluğun hava ürünü üreticileri açısından oldukça dezavantajlı olması ve yine kusursuz sorumluluk ilkesine sıkı sıkıya bağlı olunmasının hakkın kötüye kullanılmasına yol açma tehlikesi sebebiyle zamanla bu ilkenin uygulama alanının daralması yargı kararlarına yansımıştır. Bu durum yargı kararlarına yansıdığı gibi ardından gelen düzenlemeleri de etkilemiştir.

Hava taşımaları esnasında oluşan zararların tazmini nedeniyle ürün sorumluluğu kapsamında zararın tazmin edilmesi yönündeki taleplerin artması, doktrinde Varşova Sistemi ve Montreal Konvansiyonu gibi yeknesak uygulama haline gelen uluslararası düzenlemelerin artık parçalandığını ve yok olmanın eşiğinde olduğunu belirtmektedir.⁵⁸⁴

Hava taşımalarındaki uyumsuzluklarda ürün sorumluluğuna değinilmesi, hava tüketicisinin menfaatini koruyan yeni bir trend olarak karşımıza çıkmaktadır. Bir yandan üreticilerin ve havayollarının menfaatlerini dengeleyen bu yeni trend daha çok zayıf konumda olan yolcuların menfaatlerini daha fazla korumaktadır.⁵⁸⁵ Bu durum uluslararası alanda insan olmanın değerine saygı duyulmasına yönelik ilkelere ve bununla birlikte Montreal Konvansiyonu'nun amacına da uygun olan bir yaklaşımdır.⁵⁸⁶

⁵⁸³ Diederiks Verschoor, p.192

⁵⁸⁴ TOMPKINS, George N., 'Are the Objectives of the 1999 Montreal Convention in Danger of Failure?', 39, Air and Space Law, Issue 3, 2014.
<https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Air+and+Space+Law/39.3/AILA2014015>(erişim tarihi: 06.06.2024)

⁵⁸⁵ CHAOHAN, s.12.

⁵⁸⁶ Montreal Convention Art. 1 Scope of Application, "For the purposes of this Convention, the expression international carriage means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party."

Hava taşımalarda ürün sorumluluğuna ilişkin yetki hususu 196832 sayılı Brüksel Konvansiyonu⁵⁸⁷ ve 1215/2012 sayılı Brüksel I bis Tüzüğü⁵⁸⁸ çerçevesinde şekillenmiştir. Bu düzenlemeler uyarınca genel yargı alanı, özel yargı alanı, kesin yetki ve akdi yetki standartları belirlenmiştir. Genel yetki, davalının ikamet yeridir.⁵⁸⁹ Özel yetki ise sözleşmenin ifa edildiği yer ile haksız fiilin veya haksız fiilin sonucunun meydana yeri geldiği kapsamaktadır.⁵⁹⁰ Hava taşımalarda ürün sorumluluğu uyuşmazlıklarında hem akdi sorumluluk hem de haksız fiil sorumluluğu gündeme geldiğinden uygulamada genellikle özel yetkinin uygulandığı görülmektedir. Kesin yetki ise, kanun ilgili uyuşmazlık için bir mahkemeyi kesin olarak yetkili tayin etmesi anlamına gelir. Brüksel Konvansiyonu'nda davalının ikamet adresine bakılmaksızın üye devlet mahkemesinin kesin yetkiye sahip olacağı beş dava türü belirlenmiştir. (m.16) Bunlardan ilki mülkiyet hakkına ilişkin davalardır. Maddeye göre kesin yetki, taşınmazın bulunduğu yer mahkemesindedir. Hava taşımacılığında kullanılan hava araçları yani uçaklar çoğu Avrupa ülkesinde özel bir taşınmaz türü olarak değerlendirilmektedir.⁵⁹¹ Bu doğrultuda Avrupa Birliği üyesi ülkeleri arasında uçak satış veya kiralama sözleşmesi kapsamında bir uyuşmazlık doğduğunda kesin yargı yetkisi uygulanacaktır. Akdi yetki ise, tarafların bir uyuşmazlık doğduğunda ve uyuşmazlık doğmadan yargı yetkisi hususunda anlaşıkları yetki anlamına gelir. Hava taşımalarda bu tip yetkinin sıklıkla uygulandığı görülmektedir.

Her ne kadar hava taşımalarda ürün sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler hem ABD'de hem de Avrupa'da mevcut olarak yer alsada, Avrupa'da yürürlüğe giren düzenlemeler arasında fark bulunmaktadır. Bunun temel sebeplerinden biri Avrupa'da bu düzenlemeler kapsamında uygulamaya çok az uyuşmazlığın yansımış olması yani mevcut düzenlemelerin kapsamına giren çok az vakanın meydana gelmiş olmasıdır. Amerika'da hava taşımacılığında ürün sorumluluğu hususunda temel teşkil eden

⁵⁸⁷ Bkz. Konvansiyonun İngilizce metni: 1968 Brussels Convention on jurisdiction and the enforcement of judgments in civil and commercial matters, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A41968A0927%2801%29> (erişim tarihi: 06.06.2024)

⁵⁸⁸ Bkz Tüzüğün İngilizce Metni: Regulation (EU) No 1215/2012 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2012 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32012R1215> (erişim tarihi: 06.06.2024)

⁵⁸⁹ See 1968 Brussels Convention Art.2, Art.4.

⁵⁹⁰ See 1968 Brussels Convention Art.5.

⁵⁹¹ CHAOHAN, s.8.

düzenleme GARA⁵⁹², dır. GARA esasen üreticileri uzun vadede koruyan ve 18 yıllık bir zamanaşımı süresi getiren bir düzenlemedir.

Avrupa’da ürün sorumluluğun ilişkin düzenlemeler çerçevesinde karşımıza Avrupa Konseyi desteğiyle oluşturulan kısıtlı bir alan oluşturan 1977 tarihli Strasburg Konvansiyonu⁵⁹³ ve 1973 tarihli Ürün Sorumluluğuna Uygulanacak Hukuka İlişkin Lahey Konvansiyonu⁵⁹⁴ çıkmaktadır. Lahey Konvansiyonu esasen bir ilişkinin özüne hangi hukukun uygulanacağını belirlenmesi doğrultusunda ihtilaf kuralları ile başvuru kurallarını birleştirmeyi amaçlayan bir konvansiyondur. Zarar gören kişinin direkt olarak sorumlu tarafa başvurması durumunda Konvansiyon hükümlerine başvurulamayacaktır. Bunun ardında yatan neden sonradan düzenlenmiş olan, 1976 tarihli Uluslararası Mal Satışına Uygulanacak Hukuka ilişkin Lahey Konvansiyonu isimli başka bir konvansiyonun beklenmesiydi.⁵⁹⁵

Nihai olarak Avrupa’da ürün sorumluluğu 85/374 sayılı Direktif⁵⁹⁶ altında düzenlenmiştir. Bu Direktif’in yürürlüğe girmesinin ardından ticari alanda değişiklikler meydana gelmiştir. Zira direktifin ardından artık hava ürününe ilişkin ticari anlaşmalar hazırlanırken üretici veya ithalatçının, yükleniciye/taşıyıcıya yönelik rücu hakkının düzenlenmesi konusunda daha dikkatli olduğu görülmüştür.⁵⁹⁷

Her ne kadar hava taşımalarına ilişkin uyumsuzluklara ürün sorumluluğu konusu dahil etmek yolcuları/göndericileri yani tüketiciler koruma hususunda ve hava

⁵⁹² The General Aviation Revitalization Act, <https://www.govinfo.gov/content/pkg/COMPS-920/pdf/COMPS-920.pdf> (erişim tarihi: 06.06.2024)

⁵⁹³ European Convention on Products Liability in regard to Personal Injury and Death, Strasbourg, 27.01.1977,

<https://rm.coe.int/1680077321#:~:text=a%20product%20has%20been%20%22put,delivered%20it%20to%20another%20person.&text=The%20producer%20shall%20be%20liable,a%20defect%20in%20his%20product.> (erişim tarihi: 06.06.2024)

⁵⁹⁴ CONVENTION ON THE LAW APPLICABLE TO PRODUCTS LIABILITY, 1973, https://inhak.adalet.gov.tr/Resimler/Dokuman/2812020151644lah22_ing.pdf (erişim tarihi: 06.06.2024)

⁵⁹⁵ Diederiks Verschoor, s.192.

⁵⁹⁶ Üye devletlerin hatalı ürün sorumluluğuna ilişkin kanun, ikincil düzenleme ve idari kurallarının yaklaştırılması hakkında Konsey Direktifi, https://www.ab.gov.tr/files/ceb/Fasil%2028%20Tuketicin%20ve%20Sagligin%20Korunmasi/3198510374_tr.pdf (erişim tarihi: 06.06.2024)

⁵⁹⁷ LEVINE, David I., STOLKER, Carel J., Aviation Products Liability for Manufacturing and Design Defects: Two Recent Developments, University of California, Hastings College of the Law UC Hastings Scholarship Repository, 1998, p.94. https://repository.uclawsf.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2328&context=faculty_scholarship (erişim tarihi: 06.06.2024)

taşımlarında güvenliği arttırma hususunda yeni ve avantajlı bir gelişme olsa da ürün sorumluluğu hala akıllarda soru işareti bırakmaktadır.

Öncelikle ürün sorumluluğu, zararların tazmini hususunda telafi edici ve cezalandırıcı bir rol oynasa da; uyuşmazlıkların kapsamı, miktarı ve yetki hususundaki keskin düzenlemelerle birlikte uluslararası hava taşımlarında birleşmiş tek tip sorumluluk sınırlaması, zarar görenlerin zararlarını tamamen tazmin edebilmelerini zorlaştırmaktadır.⁵⁹⁸ Bu sebeple zarar görenler zararlarını tazmin edebilme amacıyla belirlenen tazminat sınırlarını aşmak için ürün sorumluluğu davalarını kötüye kullanma eğiliminde olabilmektedir.

Kusursuz sorumluluk ile hakkın kötüye kullanılmasının önüne geçme amacıyla 85/37417 Sayılı EU Direktifi ile GARA aracılığıyla tüketicinin beklenti standartlarının kısıtlanması ve üreticilerin bir nebze de olsa korunması için ürünün üretim yılına ilişkin muafiyetler gibi bir takım öneriler sunmuştur. Bu öneriler üreticinin yükünü hafifletmeyi amaçlamaktadır. Ancak uluslararası düzeyde sorumluluğu sınırlayan düzenlemelerde farklılıkların olması da ürün sorumluluğu açısından kafa karıştırıcı bir diğer husus olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim zamanaşımı hususu 85/374 sayılı AB Direktifi'nde 10 yıl olarak belirlenmişken⁵⁹⁹ ABD Genel Havacılığı Yeniden Canlandırma Kanunu'nda (GARA) bu süre 18 yıl olarak belirtilmiştir⁶⁰⁰. Bu durumda üreticiler farklı zamanaşımı süreleri ile korunurken zarar görenlerin hakları korunurken uluslararası düzeyde eşitsizlik meydana gelmektedir.

Akıllarda soru işareti bırakan bir diğer husus ise; hava taşımacılığı esnasında bir zararın doğması halinde taşıma sözleşmesine dayanarak zararın tazminini taşıyıcıdan talep eden kişilerin yine aynı zarar sebebiyle üreticiye başvurarak ikinci bir tazminat alıp alamayacakları konusudur.⁶⁰¹ Bu soruya cevap uygulamalarda verilmiştir. Nitekim zarar görenler ve Varşova Sistemi veya Montreal Konvansiyonu çerçevesinde taşıyıcılara dava açarak zararlarının tazminini isteyebilmekte hem de

⁵⁹⁸ CHAOHAN, s.9.

⁵⁹⁹ Bkz. Üye devletlerin hatalı ürün sorumluluğuna ilişkin kanun, ikincil düzenleme ve idari kurallarının yaklaştırılması hakkında Konsey Direktifi m.11: “Üye devletler mevzuatlarında, üreticinin zarara neden olan ürünü piyasaya sürdüğü tarihten itibaren 10 yıllık bir dönemin ardından, bu süre içinde zarara uğrayan kişinin üretici aleyhinde işlem başlatmamış olması şartıyla, bu Direktif gereğince zarara uğrayan kişiye verilen hakların sona ermesini öngörürler.”

⁶⁰⁰ GARA Art.2(a) stipulates that no civil claim for death, personal injury or damage to property against the manufacturer is allowed in case an aircraft or component part is more than eighteen years old.

⁶⁰¹ CHAOHAN, s.9.

ürün sorumluluğuna dayanarak üreticilere karşı dava açabilmektedir. Buna gerekçe olarak üreticilerin hava taşıyıcısının acentesi sayılamayacağı ve bu sebeple konvansiyon çerçevesinde yargılamaya tabi olmayacakları belirtilmiştir.⁶⁰² Bu sebeple zarar görenler hem Konvansiyon çerçevesinde taşıyıcıdan zararlarının tazminini talep edebilecek hem de ürün sorumluluğuna dayanarak üreticiden tazminat isteyebileceklerdir.



⁶⁰² Montreal Konvansiyonu m.24

SONUÇ

Wright Kardeşler'in, tüm insanlığın ortak hayalini Wright 1 uçuşu gerçekleştirmesinin akabinde hava taşımacılığına ilişkin birtakım düzenlemelere ihtiyaç duyulmuştur. Wright Kardeşler'in uçuşundan çok daha önce, sıcak hava balonlarının kullanımı ile hava hukukuna ilişkin düzenlemelerin ve ihtilafların mevcut olduğu görülse de 1910 yılında düzenlenen Paris Konferansı ile uçuş kurallarına ilişkin ilk yasalaştırma temelleri atılmıştır. Her ne kadar bahse konu konferans bu alanda ilk olma özelliğini taşıyarak tarihe geçse de, uluslararası kabul gören bir metnin imzalanmaması nedeniyle arzu edilen amaca ulaşamamıştır. Bu nedenle 1919 yılında Paris Konferansı sonucunda havacılık alanında ilk hukuki belge olarak nitelendirilen Paris Konvansiyonu imzalanmıştır. Bu konvansiyon 1919'dan günümüze kadar gelen tüm uluslararası antlaşmalar ve metinlerin temeli olarak kabul edilmektedir.

Wright Kardeşler tarafından takvimler 1910 yılını gösterdiğinde Dyton'dan Columbus'a birkaç top ipeğin hava aracılığıyla taşınması tüm dünya ülkeleri için kara ve deniz taşımacılığının akabinde hava taşımacılığını başlatan yolculuk olmuştur.

Türkiye 'de Osmanlı döneminde ilk uçuş iki Türk ve bir İranlı tarafından İstanbul'dan Bursa'ya yapılan balon uçuşu olarak tarihe geçmiştir. Cumhuriyet döneminde Atatürk'ün yönlendirmeleriyle o zamanki adı Türk Tayyare Cemiyeti olan Türk Tarih Kurumu kurulmuş olup yerli sermaye ile hava taşımacılığı ilk kez 1933 yılında Türk Hava Postaları şirketinin kurulması ile başlamıştır. Türk Hava Yolları ve diğer şirketlerin kurulmasıyla birlikte hava taşımacılığına ilişkin yasal düzenlemelerin yapılmasına ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır.

Esasen hava taşımalarında ürün sorumluluğu hususunda kimlerin taşıma sözleşmesinin bir tarafı olarak yani bir tüketici olarak, zarar gören sıfatıyla zararın tazminini talep edebileceğini tespit edebilmek amacıyla taşıma sözleşmesinin tarafları incelenmiştir.

1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'nda ve 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda taşıma sözleşmesinin tanımı bulunmamasına rağmen 1926 tarihli Türkiye Cumhuriyetinin ilk Ticaret Kanununda buna ilişkin tanıma yer verilmiştir. İlk Ticaret Kanununda yer verilen bu tanıma 6102 sayılı güncel Türk Ticaret Kanunu'nda taşıma sözleşmesinin tanımı yer almamaktadır. Türk Ticaret Kanunu'nun 850. Maddesinden taşıma sözleşmesinin tanımı çıkarılabilmektedir. Buna göre taşıma sözleşmesi, hava yolu ile eşya, bagaj ya da yolcu taşımakla yükümlendirilen taşıyıcı

ile birlikte bu taşıma işine karşılık bir ücret ödemeyi yükümlenen gönderen veya yolcu arasında kurulan sözleşme olarak tanımlanabilir. Taşıma sözleşmesinin tarafları taşıma işini gerçekleştirmekle yükümlenen taşıyıcı, bir yükü taşıması için taşıyıcıya bir ücret ödeyen gönderen veya varma yerine ulaşmak için taşıyıcıya bir ücret ödemekle yükümlü olan yolcu ya da her ikisini birlikte yükümlenen kişi ve taşıma işinin sonunda taşınan yükün teslim edildiği kişi olan gönderilendir. Taşıma işleri açısından yükümlülüğü bulunan taşıyıcının tespiti, zararların giderilmesi için başvurulacak kişinin de tespiti anlamına gelmektedir. Taşıyıcı, taşıma sözleşmesi kapsamında bir eşya veya yolcu ya da her ikisini birlikte taşımayı üstlenen ve bunun karşılığında yolcudan veya eşyayı gönderenden bir ücret almaya hak kazanan kişi tanımlanabilmektedir.

İç hukukumuzda 2013 tarihli “Hava Ulaşımını Kolaylaştırma Yönetmeliği”nin 4. Maddesinde hava taşıyıcısı, “hava taşıma araçları ile belirli bir tarife dahilinde bir servis hizmeti veren veya bu kapsamdaki bir hizmeti işleterek posta çeki, yük veya yolcu nakliyesi sağlayan yerli ve yabancı hava şirket” şeklinde tanımlanmıştır. Taşıma hukukuna ilişkin uluslararası metinlerde taşıyıcı kavramı yer almasa da 1961 tarihli Guadalajara Ek Konvansiyonunda taşıyıcıdan farklı şekilde bahsedilmiş ve aralarındaki farklılıklara değinilmiştir. Bunlar; akdi taşıyıcı, fiili taşıyıcı ve mütevali taşıyıcı olarak yer almaktadır. Akdi taşıyıcı, bir yolcu veya göndericiyle veya yolcu veya gönderici adına hareket eden bir şahısla Varşova Sözleşmesi uyarınca bir taşıma sözleşmesi akdeden kişidir. Akdi taşıyıcı Montreal Konvansiyonunda “anlaşmalı taşıyıcı” başlığıyla “bu Konvansiyon çerçevesinde bir yolcu veya gönderen ile ya da yolcu veya gönderen adına hareket eden kişi ile bir taşıma sözleşme kuran kişi” şeklinde tanımlanmıştır. Türk mevzuatında ise kanun koyucu akdi taşıyıcıdan bahsetmemekte fiili taşıyıcıya ilişkin düzenlemede “asıl taşıyıcı” olarak bahsedilmektedir. Guadalajara Konvansiyonu uyarınca fiili taşıyan; “akdi taşıyandan başka, akdi taşıyandan aldığı yetkiye istinaden taşıma işini tamamen veya kısmen icra eden, fakat Varşova Konvansiyonu çerçevesinde ardışık taşıma işini ifa eden taşıyan olmayan kişi” şeklinde tanımlanmaktadır. Akdi taşıyıcının taşıma işinin tamamından sorumlu olmasının karşın fiili taşıyıcı yalnızca, kendi yerine getirdiği kısımdan sorumlu olmaktadır. Fiili taşıyıcı tarafından ifa edilen taşıma işi için fiili taşıyıcının ve akdi taşıyıcının müteselsil sorumluluğu doğmaktadır. Varşova Konvansiyonunda tanımlanan mütevali taşıyıcı ise, “ister tek bir anlaşma ile ister birden çok anlaşma ile

kurulsun, taraflarca tek bir iş olarak kabul edilen ve bu Sözleşme açısından bölünmez bir taşıma sayılan, birbirinin ardına birden fazla hava taşıyıcısı tarafından yapılan taşımayı gerçekleştiren taşıyıcıların her biri”dir. Hava yolu taşıma sözleşmesinin taraflarından biri olan gönderen veya yolcuya ilişkin ulusal veya uluslararası mevzuatlarda herhangi bir düzenleme bulunmaması nedeniyle gönderenin tespit edilebilmesi bakımından diğer düzenlemelere başvurulmaktadır. Buna göre sözleşmede taşıyıcının karşısında bulunan ve ücret ödeme yükümlülüğü bulunan kişinin tespit edilmesi gerekmektedir. Türk Ticaret Kanununda ücret ödeme yükümlülüğü gönderene veya yolcuya ait olduğuna ilişkin hüküm bulunmaktadır. Eşya taşımalarında gönderenden yolcu taşımada ise yolcudan bahsedilecektir. Eşya taşınması halinde gönderen gerçek veya tüzel kişi olabilecek iken yolcu taşımalarında yolcu yalnızca gerçek kişi olabilecektir. Gönderenin veya yolcunun tespiti hava taşımalarında ürün sorumluluğu açısından da önem arz etmektedir. Zira hava taşımalarında esasen taşıma sözleşmesinin tarafı olan gönderen veya yolcu, hava aracında bir hata oluşması halinde yüksek ihtimalle bu hatadan zarar gören kişiler olacaktır.

Hava taşımacılığı esnasında ürün sorumluluğu kapsamında, sorumluluğu doğabilecek kişilerin tespiti, zararın tazmininde başvurulacak kişinin tespiti açısından büyük önem arz etmektedir. Türk Hukukunda ürün sorumluluğuna ilişkin ilk düzenleme mülga 4077 sayılı Tüketicinin Korunması Kanununda yer almaktaydı. 4077 sayılı Kanun’un yerine yürürlüğe giren 6502 sayılı Kanun’da ürün sorumluluğuna ilişkin bir düzenleme yer almamaktadır. Bu sebeple 85/374 sayılı Konsey Direktifi incelenmelidir. 85/374 sayılı Konsey Direktifinde düzenlenme amacı doğrultusunda ürettiği ürünlerdeki hatanın sebebiyet verdiği zarardan üreticinin sorumlu olacağı hususu belirtilmiştir. Bununla birlikte tüketicinin haklarının korunması açısından üretim faaliyetindeki ilgili tüm kişileri kapsar şekilde üretici kavramı genişletilmiştir. Doktrinde “gerçek üretici” olarak adlandırılan üretici Direktifte “elde edilen nihai ürünü, herhangi bir hammaddeyi veya herhangi bir bileşeni imal eden kişi” şeklinde tanımlanmıştır. Ayrıca , “ürünün üreticisi olarak kendini tanıtan ve bu doğrultuda ticari markasını, adını veya ayırt edici unsurunu ürünün üzerinde konumlandıran kişi” de üretici olarak sayılmıştır. Ürünün ara parçalarını üreten kişi gerçek üretici sayılırken doktrinde üretilmiş parçaları birleştirerek yeni bir ürün meydana getiren ve var olan üründe değişiklik yapan kişiler gerçek üretici olarak nitelendirilirken farklı ürünleri bir araya getirip herhangi bir değişiklik yaratmayan

kişilerin gerçek üretici olamayacağı fikri savunulmaktadır. Nihai üretici ise bir ürünün nihai halini meydana getirerek onu kullanıcısının tüketeceği şekle getirerek hazır eden kişi “olarak tanımlanır. Nihai üreticinin üretim aşamasında doğabilecek bir hatada tüm aşamalardan sorumlu tutulabilmesi ve nihai üreticinin ürün sorumluluğu altında değerlendirilebilecek zararlardan her zaman sorumlu tutulabilmesi nedeniyle tespiti büyük önem arz etmektedir.

Tek başına kullanılmayan ve ara mal olarak nitelendirilen bir maldaki hata sebebiyle ürün sorumluluğuna başvurulması ancak “asıl ürün ile birleşmesi ve bu birleşmenin ardından ara maldaki hatanın hala devam ediyor olması” halinde mümkündür. Ürünün doğal veya kimyasal ham maddesinin üreten kişinin sorumluluğuna gidebilmesi için bu hatanın mevcuttaki ürüne yansımaları sebebiyle ürün sorumluluğu kapsamına alınabilecek bir zarar doğması gerekmektedir. Kendini üretici olarak tanıtan ve kendi işareti ürünün üzerine yerleştiren kişi de üretici olarak tanımlanmıştır. Direktif uyarınca kiralama, satış veya finansal kiralama veya herhangi bir şekilde dağıtım vesilesiyle ticari faaliyeti çerçevesinde Topluluğa ürün ithal eden kimse üretici sayılmıştır. Bir kimsenin üretici ithalatçı sıfatıyla üretici gibi sorumlu tutulabilmesi için Avrupa Birliği Topluluğu’na ürün ithal ediyor olması ve bu faaliyeti ticari olarak gerçekleştirme şartı aranmaktadır.

85/374 sayılı Konsey Direktifinde her ne kadar dağıtıcının tanımına yer verilmemiş olsa da doğabilecek sorumluluk açısından tespit edilmesi gerekmektedir. Avrupa Birliği Adalet Divanında ele alınan bir uyuşmazlıkta dağıtıcıdan “ürünün dağıtım veya pazarlama süreçlerinde bulunan aracı kişi” olarak bahsedilmiştir. Direktifte dağıtıcıya sorumluluktan kurtulma imkanı tanınmıştır. Bu halde dağıtıcı dağıtım faaliyetini gerçekleştirdiği ürünün üreticisi ya da dağıtımını yaptığı ürünü kendisine tedarik ettiği kişiyi zarar görene makul bir sürede bildirerek sorumluluktan kurtulabilmektedir.

İç mevzuatımızda ürün sorumluluğuna ilişkin düzenleme Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanununda yer almaktadır. Bu kanunda üretici yerine imalatçı kavramı kullanılmış ve “ürün imal ederek yahut ürünün tasarımını veya imalatını gerçekleştirerek kendi adı veya markası ile bu ürünü piyasaya süren tüzel veya gerçek kişi imalatçı olarak adlandırılmıştır.” Yine zarar görenin başvurabilmesi açısından imalatçının tespiti gerekmektedir. Kanun koyucuya göre bir ürünün imal eden kimse veya ürünün tasarımını yaparak kendi adını ve markasını kullanarak ürünü piyasaya arz eden kişi imalatçı olarak adlandırılabilir. Ayrıca “ürünü ithal ederek piyasaya

arzını sağlayan yani piyasada ürünü ilk kez bulunduran gerçek veya tüzel kişi” olarak tanımlanan ithalatçı, ürünün imalatçısı ile birlikte sorumlu olacaktır. Son olarak ürünün teknik düzenlemesine göre ürünü değiştiren dağıtıcılar ve herhangi bir teknik düzenleme bulunmasa dahi ürünün genel güvenlik düzenlemelerine uygunluğunu etkileyecek şekilde değişiklik yapan dağıtıcılar “imalatçı” sayılacak ve sorumluluk altında bulunacaklardır.

Çalışmamızın ilgili bölümlerinde ve “sonuç” kısmımızın bir önceki kısmında kimlerin üretici sayılacağı ve kimlerin sorumlu olabileceğine değinmiştik. Üreticiye ilişkin yapılan bu açıklamaların ardından çalışmamız kapsamında kimlerin “hava aracı” üreticisi olabileceğini saptayabilmek adına “hava aracının” ne olduğuna ilişkin açıklamalarda bulunulmuştur.

Yasal mevzuat uyarınca hava araçları, taşınır eşya olarak kabul edilen ve hava taşımaları açısından ürün sorumluluğu kapsamında “ürün” olarak değerlendirilecektir. Hava aracı ise Türk Sivil Havacılık Kanunu’nda “havada seyredebilme kabiliyeti olan ve havalanabilen her türlü araç” şeklinde tanımlanmıştır. Bir aracın hava aracı olarak nitelendirilebilmesi için bahsedilen bu iki unsurun bir arada bulunması gerekmektedir. Bu şartları taşıyan araçların sınıflandırılması farklı hususlar dikkate alınarak yapılabilmektedir.

Ürün sorumluluğu, bir üreticinin ürettiği ve piyasaya sürdüğu ürünün güvensiz olması ve bu güvensizliğin bir zarar doğurması halinde bu zararın tazmin edilmesi açısından doğmaktadır. Türk hukukunda ise “imalatçının sorumluluğu”, “yapımcının sorumluluğu” ve “üreticinin sorumluluğu” gibi farklı kavramlar ile ürün sorumluluğundan bahsedilmektedir. Ürün sorumluluğunun hukuki niteliği açısından doktrinde tartışmalar bulunmaktadır. Bir görüşe göre ürün sorumluluğu tehlike sorumluluğu iken diğer görüşe göre olağan sebep sorumluluğu olarak değerlendirilmektedir.

Ürün sorumluluğunun gerçekteşmesi için belirli şartların gerçekteşmesi gerekmektedir. Bunlar hata, zarar, nedensellik bağıdır. Ürün sorumluluğundaki sorumluluk sözleşme dışı, hatalı bir ürünü üretmekten doğan sorumluluktur. Ürün sorumluluğunda sorumluluk konusu ürünün eksikliği değil ürünün zarar potansiyeli ve ürünün güvensiz oluşu yani güvenli olmamasıdır. Yani bir ürünün hatalı olarak kabul edilebilmesi için ürünün, kendisinden beklenen haklı güvenlik kriterlerini karşılamaması gerekmektedir. Haklı olarak beklenen güvenlik bir üründe aranan o ürünün insanların can güvenliği ve mal güvenliği açısından tehlike doğuracak

özelliklerden arı olması gerekliliğini ifade etmektedir. Haklı olarak beklenen güvenlik kriteri açısından hangi incelemelerin yapılması gerektiğine dair Türk Hukukunda bir düzenleme bulunmaması nedeniyle Direktif uyarınca değerlendirme yapılabilecektir. Ayrıca zarar gören kişi bu zararını ve ürünle zarar arasındaki nedensellik bağıını ispat etme külfeti altındadır. 85/374 sayılı Konsey Direktifi'nde hem de Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler kanununda zarar kavramının tanımı yapılmamıştır. Türk Hukukunda “kişiye verilen zararlar” ve “mala verilen zararlar şeklinde Direktif ile aynı doğrultuda sınıflandırma yapılmıştır. Kişiye verilen zararlar bakımından bir ürünün bir kişiye zarar vermesi durumunda üreticinin zararı giderme yükümlülüğü altındadır. Tazminat miktarı açısından ise Türk Borçlar Kanunu hükümlerine başvurulması gerekmektedir. Mala verilen zararlar yönünden ise ürünün kendisinde ortaya çıkan zararlar, ürün sorumluluğunun dışındadır. Tazminat miktarı hususunda ise yine Türk Borçlar Kanununun ilgili hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Ürün Güvenliği ve Teknik Düzenlemeler Kanununda indirim sebebi sayılabilecek hususlar yer almakta olup bunların dışında Türk Borçlar Kanununda düzenlenen genel indirim sebepleri de uygulanabilecektir. Bu indirim nedenleri; “zarar gören kişinin kendi kusuru, zarar gören kişinin sorumluluğunda olan bir kişi sebebiyle zararın doğması” şeklinde sayılabilmektedir. Bunlara ek olarak Türk Borçlar Kanunu ile düzenlenen “adam çalıştıran kişinin” ve “yardımcı kişinin sorumluluğu” ürün sorumluluğu açısından uygulanabilecektir.

Diğer bir şart olan nedensellik bağına ilişkin bir tanım Direktif'te yer almamaktadır. Yalnızca “zarar görenin; uğradığı zararı, hatayı ve hata ile bu zarar arasındaki nedensellik bağıını ispat etmesi gerektiği” hususundan bahsedilmiştir. İç hukukta ise “üreticinin sorumlu olabilmesi için zarar gören kişi üründeki uygunsuzluk ile doğan zarar arasındaki nedensellik bağıını ispatlamalıdır.” şeklinde düzenleme bulunmaktadır. Nedensellik bağıının ispatı her somut olayda ayrı ayrı değerlendirilecek olup birden fazla nedensellik bağıının zararın doğumunda mevcut olma ihtimali söz konusu olabilmektedir. Yukarıda bahsettiğimiz durumların gerçekleşmesi halinde nedensellik bağıının kesilebilmesi hususu mümkündür. Son olarak müteselsil sorumluluk durumunda ise borçlu olan herkes alacaklıya/alacaklılara karşı borcun tamamından sorumlu olacak olup tüm müteselsil sorumluluk hükümleri uygulama alanı bulacaktır.

85/374 sayılı Konsey Direktifi'nde üreticinin kusursuz sorumluluğu öngörülmüş bununla birlikte sorumluluktan kurtuluş sebepleri de düzenlenmiştir. Bu

sebepler, ürünün piyasaya sürülmemiş olması, ürünün piyasaya sürüldüğü an hatasız olduğunu veya üründeki hatanın sonradan oluştuğunu ispatlaması, ürünün ticari veya mesleki olmayan amaçla üretilmiş veya dağıtılmış olduğunun ispat edilmesidir. Ayrıca ürünün emredici hükümlere uygun olarak hazırlanmış ve üründeki hata bu emredici hükümlere uygun hazırlanma sebebiyle doğmuş olması halinde durumu ispat eden ve ürün piyasaya sunulduğu anda mevcut olan bilim ve teknik durumları gereğince üründeki hata tespit edilemiyor ise bu durumu ispat eden üretici sorumluluktan kurtulabilecektir. Türk hukukunda ise imalatçı veya ithalatçının, ürünü piyasaya kendisinin arz etmediğini ispat eden, üretici sorumluluktan kurtulabilecektir. Ürünün arzı sağlandıktan sonra dağıtıcı sebebiyle ortaya çıkan herhangi bir durum neticesinde üründe değişiklik meydana getirilirse ve bu değişikliğin ardından teknik düzenlemeye veya genel güvenliğe uygunsuz hala gelen üründen doğan zararlar açısından imalatçı ve ithalatçı sorumluluktan kurtulacaklardır. Ayrıca üreticinin arzından sonra, dağıtıcı ve kullanıcı olan kişiler haricinde kalan kişilerin müdahalesiyle ürünün “uygunsuz” duruma gelmesi halinde yine imalatçı ve ithalatçı sorumluluktan kurtulabilecek ve üründe değişiklik yapan kişi eğer değişiklik yaptığı ürünü piyasaya arz etmiş ise imalatçı gibi sorumlu tutulabilecektir. Son olarak ürün üretilirken teknik düzenlemelere veya zorunlu teknik kurallara uyulmuşsa ancak bunlara uyulduğu için üründe bir uygunsuzluk meydana geldiyse imalatçı ve ithalatçı sorumluluktan kurtulabilecektir. Direktif’ten kaynaklanan sorumluluklar açısından sorumsuzluk sözleşmesi yasaklanmış olup üretici ile dağıtım safhalarında yer alan kişiler arasında yapılacak bu sözleşmeler yasak kapsamında yer almamaktadır.

Direktif’te tazminat açısından üç yıllık zamanaşımı ve 10 yıllık hak düşürücü süresinden bahsedilmektedir. Bu süre sınırlı ispatla yükümlü kişi üreticidir. İç hukukumuzda ise zamanaşımı süresi “zarar gören kişinin zararı ve tazminatla yükümlü olan kimseyi öğrenmesinden itibaren üç yıl ve her halde zararın doğum tarihinden itibaren on yıl geçmekle tazminat talebi zamanaşımına uğrayacaktır.” şeklindedir.

Nihai olarak yapılan değerlendirmede, bir ürün olan hava aracındaki hata sebebiyle bir zararın doğması halinde hava aracı üreticisinin bu zararlardan sorumlu olacağı, meydana gelen zararın tazmini için taşıyıcının sorumluluğuna gidilmesi durumunda dahi uygulama esnasında yine de üreticinin de sorumluluğuna gidilebilmenin mümkün olduğu tespit edilerek çalışmamız sonlandırılmıştır.

KAYNAKÇA

ABRAMSON, Albert R., Defining the Design Defect in Aircraft Products Liability Cases, *45 Air Law And Commerce* 167, 1979.

ADIGÜZEL Burak, Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç), Adalet Yayınevi, Beşinci Baskı, Ankara, 2022.

AKINCI, Zıya, Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR, Ankara, 1999.

AKİPEK, Şebnem, Bedensel Zararların Tazmini Kapsamında Tüketici Hukuku Yönünden Ürün Sorumluluğu, Yeni Gelişmeler Işığında Bedensel Zararların Tazmini, Cilt II, *Türkiye Barolar Birliği Yayınları*, Ankara, 2016.

AKKAYAN, Yıldırım A., “6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Düzenlemeleri Çerçevesinde Kusursuz Sorumluluğun Özel Bir Türü Olarak Tehlike Sorumluluğu”, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, Cilt 70, Sayı 1, 2012, sayfa 203-220.

AKKURT, Sinan Sami, Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu İle Yolcu Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk, 2. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2018.

ARI, Ferit, *Osmanlı Devletinde Havacılığın Doğuşu ve Tayyare Alımı İçin Yapılan İaneler (1911-1918)*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi, 2017.

ARKAN, Sabih, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1982.

ARKAN, Sabih, “Yolcu Taşımalarında Karşılaşılan Bazı Hukuki Sorunlar Üzerinde Düşünceler”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, , Cilt 12, Sayı 1, 1978, sayfa 13-25. (ARKAN, Yolcu Taşıma)

ATAMER, Yeşim M., **KURTULAN GÜNER**, Gökçe, Ürün Güvenliği Ve Teknik Düzenlemeler Kanunu ile İmalatçının Sorumluluğu Konusu Türk Hukuku Açısından Çözülmüş müdür?, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 70, Sayı 2, 2021, s. 543-588.

AYAN, Mehmet, Eşya Hukuku, C. II, Mülkiyet, Mimoza Yayınları, 8. Baskı, Konya, 2016.

AYDOS, Oğuz Sadık, *Ürün Sorumluluğu*, Adalet Yayınevi, Ankara, 2009. (AYDOS)

AYDOS, Oğuz Sadık, Ürün Sorumluluğu Risk Kontrolü Başarı İçin Yedi Anahtar, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 17, Sayı 2, 2013, s. 1785-1802 (AYDOS, Risk Yönetimi)

BAŞOĞLU, Başak, Sözleşme Dışı Kusursuz Sorumluluk Hukuku ve Özellikle Tehlike Sorumluluğuna İlişkin Değerlendirmeler, *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C.6 Sy.2, 2015.

BİLGE, Suat, Şikago Havacılık Anlaşmaları ve Milletlerarası Sivil Havacılık Teşkilatı (O.I.A.C), Ankara, 1951.

BİRİNCİ UZUN, Uluslararası Hava Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2020.

BAŞ, Seda, 7223 Sayılı Kanun Kapsamında Ürün Sorumluluğu Kavramına Genel Bir Bakış, *Türkiye Adalet Akademisi Dergisi*, Yıl 13, Sayı 52, 2022, s. 349-382.

CANBOLAT, A. Gül , Hava Taşıma Sözleşmesinde Taşıyıcının Sorumluluğu, Ankara, 2009.

CANPOLAT, Önder, Üretici ve Sorumluluğu, *Ankara Barosu Dergisi*, 2013/2, 2013.

CHALIAKOPOULOS, Antonis , The myth of Daedalus and Icarus: Fly between the extremes, TheCollector, 2021. <https://www.thecollector.com/daedalus-and-icarus/>

CHAOHAN, Zhang, **LUPING** Zhang, Development in Aviation Product Liability and its Implication to China, <https://deliverypdf.ssrn.com/delivery.php?ID=457081120069123078122098005023126119000082066008011028071110114102083067094012110071029048028008114049015107108065115016107066040008075040031069098018067109116069109069089019068029070120069098027115096019081104103072097087031108019095124003006013002087&EXT=pdf&INDEX=TRUE>

COOPER, J. C., *The International International Air Navigation Conference, Paris 1910*, 2024. <https://scholar.smu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3551&context=jalc>

CURATOR, R. F., *THE BALLOON ERA*. Psu.edu. Retrieved January 3, 2024. from <https://citeseerx.ist.psu.edu/document?repid=rep1&type=pdf&doi=c9c0b286d3f60e04f137c425ac03b51bc1992ee2>

DAVIS Tom, Aviation Repair Stations and Strict Liability, *Journal of Air Law and Commerce*, Volume 40 Issue 3, Article 4, 1974.

DEMİR, Remzi, 7223 Sayılı Ürün ve Teknik Düzenlemeler Kanunu (ÜGTDK) Açısından Yapay Zeka İmalatçısının Ürün Sorumluluğu, Adalet Yayınevi, Ankara, 2023.

DIEDERIKS VERSCHOOR, An Introduction To Air Law, Wolters Kluwer Law and Bussiness, 9th Edition, 2012.

DONNELLY, Daniel , Aircraft Crashworthiness - Plaintiff's Viewpoint, *Journal of Air Law and Commerce*, 1976.

DONUK, A. Tuncay / **KÖKSAL**, Tunay; *Uluslararası Sivil Havacılık Hukukunda Hava Yolu Taşımacısının Hukuki Sorumluluğunun Sınırı*, Birinci Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara, 2019.

DURAK, Yasemin, Tehlike Sorumluluğu, *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 9 Sayı 1, 2014, s. 23-51.

EREN, Fikret, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Yetkin Yayınevi, 25. Baskı, Ankara, 2020. (EREN, Genel)

EREN, Fikret, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, Yetkin Yayınevi, 8. Baskı, Ankara, 2020. (EREN, Özel)

ERİŞ, Gönen, Açıklamalı – Gerekeçeli – İçtihatlı Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıma Hukuku, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2015.

FAIRGRIEVE, Duncan, **GOLDBERG**, Richard S., Product Liability, Oxford University Press, 2020.

GENÇTÜRK, Muharrem, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006.

GÖLCÜKLÜ, İlyas, Hava Hukuku, Birinci Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2018.

GÜMÜŞ, Mustafa Alper, 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun Şerhi, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2014.

GÜMÜŞLÜ TUNÇAĞIL, Gülce; *Milletlerarası Özel Hukukta Sivil Hava Taşımacılığı Kazaları ve Taşıyıcının Hukuki Sorumluluğu*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Doktora Tezi, Ankara, 2016.

GÜRSOY, Kemal Tahir, **EREN**, Fikret, **CANSEL**, Erol, Türk Eşya Hukuku, 2. Baskı, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 1984.

HATEMİ, Hüseyin, **Serozan**, Rona, **ARPACI**, Abdülkadir, Eşya Hukuku, Filiz Kitabevi, İstanbul, 1991.

HAVUTÇU, Ayşe, Türk Hukukunda Örtülü Bir Boşluk: Üreticinin Sorumluluğu, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2005.

İŞGÜZAR, Hasan, Türk Sorumluluk Hukukuna Göre Sivil Hava Aracı İşletenin Akit Dışı Sorumluluğu, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Ankara, 2003.

KANER, İnci, Hava Hukuku (Hususi Kısım), 2. Baskı, İstanbul, 2004.

KAPLAN, İbrahim, Türk Borçlar Hukuku Md. 1-206 (Genel Hükümler), Yetkin Yayınları, 7. Baskı, Ankara, 2021.

KARAMAN, Tuba, Üreticinin Sorumluluğu, *Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu*, 2009.

KESER, Yıldırım, Ürün Sorumluluğu, 1. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2021.

KÖK, Can Furkan, Hava Yolu İle Yük Taşımacılığında Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2024.

KULA, Nil , Türk Eşya Taşıma Hukuku, Seçkin Yayıncılık, 1. Baskı, Ankara, 2018.

KURT, Ekrem, Sivil Hava Aracı Mülkiyetinin Kazanılması Devri ve Sona Ermesi, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 21, Yıl 2017, Sayı 2, 2017.

LARSEN, Paul B., **SWEENY**, Joseph, **GILLICK** John, Aviation Law: Cases, Laws and Related Sources : Second Edition: Vol. 2nd ed., 2012.

LAWRENCE, Goldhirsch, 'Definition of 'Accident': Revisiting Air France v. Saks', (2001), 26, Air and Space Law, Issue 2, pp. 86-89, <https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Air+and+Space+Law/26.2/338942>, 2022.

MCGREAL, C. 'Queen of the skies': How the Boeing 747 shaped an era of air travel. *The Guardian*, 2023. <https://www.theguardian.com/business/2023/feb/11/boeing-747-queen-of-the-skies>.

MCNAIR, Lord, The Law of The Air, Stevens & Sons Ltd, 3rd Edition, London, 1964.

NOMER, Haluk, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Beta Yayıncılık, Gözden Geçirilmiş On Altıncı Bası, İstanbul, 2018.

LEVINE, David I., **STOLKER**, Carel J., Aviation Products Liability for Manufacturing and Design Defects: Two Recent Developments, University of California, Hastings College of the Law UC Hastings Scholarship Repository, 1998.

OĞUZMAN M. Kemal, ÖZ, Turgut, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C. I, Vedat Kitapçılık, 18. Baskı, İstanbul, 2020. (OĞUZMAN/ÖZ Cilt I)

OĞUZMAN, M, Kemal, **ÖZ**, Turgut, Borçlar Hukuku Genel Hükümler C. II, 15. Baskı, İstanbul, 2020. (OĞUZMAN/ÖZ Cilt II)

ÖZ, Turgut, Üreticinin Sorumluluğu, *İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Cilt 6, Sayı 2, ss 7-18, 2007. <https://ezproxy.iku.edu.tr:3066/article/3914#>

ÖZDEMİR, Atalay, Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu, Birinci Baskı, Sanem Matbaacılık, Ankara, 1993.

ÖZEL, Bilal, Türk Ticaret Kanunu Çerçevesinde Karayolu ile Eşya Taşımalarında Gönderenin Sorumluluğu, Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Doktora Tezi, Konya, 2020.

PAKSOY, Meliha, **ARSLAN DEMİR**, G., Üreticinin TBK 71 Kapsamında Sorumlu Tutulması, Journal of Istanbul University Law Faculty, c. 71(2), s. 299-316, 2014.

RAFII, Robert, Esq, Product Liability and Aviation Accidents, 2023. <https://www.findlaw.com/injury/torts-and-personal-injuries/product-liability-and-aviation-accidents.html>

SEROZAN, Rona, Tüketicuyu Koruma Kanunu Değişikliğinin Artıları ve Eksileri, C. 61 (1-2) İÜHFİM, s. 347-348, 2003.

SHEA, Michael M., Comment, Products Liability: Strict Liability in Tort Notes and, 4 Santa Clara Lawyer 218, 1963. Available at: <http://digitalcommons.law.scu.edu/lawreview/vol4/iss2/7>

SMITH, Sir Ross, **SMITH** Sir Keith (pioneer aviators.), Gov.au. Retrieved January 8, 2024, from <https://digital.collections.slsa.sa.gov.au/pages/ross-keith-smith>

SÖZER, Bülent, Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi, 2. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2009.

ŞAMLI, Kübra Yetiş, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar Ve Geç Teslimden Sorumluluğu, İstanbul, Oniki Levha Yayıncılık, 2013.

TANDOĞAN, Haluk, Kusura Dayanmayan Sözleşme Dışı Sorumluluk Hukuku, Turhan Kitabevi, Ankara, 1981.

TEKELİOĞLU, Numan, Sorumsuzluk Anlaşmalarına İlişkin Bir Yargıtay Kararı İncelemesi, *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, c. 6, sayı 1-2, s. 1-34, 2017.

TEMEL, Erhan, Alman Hukukunda İlaç Üreticisinin Özel Hukuk Sorumluluğu, Prof. Dr. Fırat Öztan'a Armağan, C II, Turhan Kitabevi, Ankara, 2010.

TİFTİK, Mustafa, Türk Hukukunda Tehlike Sorumluluklarının Genel Kural ile Düzenlenmesi Sorunu, Yetkin Yayınevi, 2. Baskı, Ankara, 2005.

TOMPKINS, George N., 'Are the Objectives of the 1999 Montreal Convention in Danger of Failure?', 39, Air and Space Law, Issue 3, 2014. <https://kluwerlawonline.com/journalarticle/Air+and+Space+Law/39.3/AILA2014015>

TOMPKINS, George N.; *Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in the United States*, Kluwer Law International, The Netherlands, 2010

UYAROĞLU, Merve, Eşya Taşıma Hukukunda Hasar, Zıya ve Gecikmeden Doğan Bildirim Süreleri, Türkiye Adalet Akademisi Dergisi, Yıl:14 Sayı: 55, Temmuz 2023.

ÜLGEN, Hüseyin, Hava Taşıma Sözleşmesi, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, İstanbul, 1987.

ÜNAL, Akın, **KALKAN**, Türk Hukukunda Ürün Sorumluluğu Üzerine Olan ve Olması Gereken Hukuka Dair Genel Düşünceler, TAAD, yıl 11, sayı 39, 2019.

WHITTAKER, Simon, The EEC Directive on Product Liability, Yearbook of European Law, Volume 5, Issue 1, 1985, Pages 233–286, <https://doi.org/10.1093/yel/5.1.233>

YALÇIN, Osman, Osmanlı İmparatorluğu Dönemi Türk Askeri Havacılığı, Bilig – Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi sayı 96, sayfa 147-176, 2021.

YALÇINKAYA, Hava Kargo ve Tehlikeli Maddeler, Anadolu Üniversitesi Yayını (Açık Öğretim Fakültesi), Eskişehir, 2019.

YARDIMCIOĞLU, Mahmut, *Türk Ticaret Kanununun Tarihsel Süreci*, Al- Farabi Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi, Cilt 3, sayı 2, s129-135, 2019.

YILMAZ, Fatma, Türkiye’de Sivil Havacılık Sektörünün Tarihsel Gelişimi ve 2003-2018 Yılları Arasında Sektörün Değerlendirilmesi, Avrasya Sosyal ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi, c. 7 , sayı 1, s. 113-129, 2020.

YUDAR, Serhat, Uçak Kanatlarının Değişiminin Geçmişten Geleceğe İncelenmesi, *Havacılık ve Uzay Çalışmaları Dergisi*, cilt 3/4, sayı 2/1, s. 89–109, 2023.

YÜCEL, Özge, Türk Borçlar Kanununa Göre Genel Tehlike Sorumluluğu, Seçkin Yayıncılık, Ankara, 2014.

AIR FREIGHT – HISTORICAL PERSPECTIVE, INDUSTRY BACKGROUND
AND KEY TRENDS, [https://airportscouncil.org/wp-
content/uploads/2020/03/CHAPTER-1-AIR-FREIGHT-%E2%80%93-
HISTORICAL-PERSPECTIVE-INDUSTRY-BACKGROUND-AND-KEY-
TRENDS.pdf](https://airportscouncil.org/wp-content/uploads/2020/03/CHAPTER-1-AIR-FREIGHT-%E2%80%93-HISTORICAL-PERSPECTIVE-INDUSTRY-BACKGROUND-AND-KEY-TRENDS.pdf)

