



# Havacılık<sup>1</sup>

## Montreal Konvansiyonu Kapsamında Psikolojik Zararlara İlişkin Güncel ABAD Kararı

**Yazarlar: Serap Zuvin, İlke Işın Süer**

Avrupa Birliği Adalet Divanı ("ABAD") 20 Ekim 2022 tarihinde bir yolcunun kaza sonucu maruz kaldığı klinik öneme sahip psikolojik zararın Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Konvansiyon'un ("Montreal Konvansiyonu") 17. Maddesi uyarınca bedensel yaralanma olarak nitelendirilip nitelendirilmeyeceği meselesine ilişkin bir ön karar vermiştir.

Söz konusu dava, uçağın sol motorunun patlaması dolayısıyla yapılan bir acil durum tahliyesi esnasında, henüz çalışır durumda olan sağ motorun yarattığı uçurma etkisiyle havada savrulması sonucu travma sonrası stres bozukluğu yaşayan bir yolcunun tazminat taleplerine ilişkindir. Yerel yargılamalar sırasında yolcunun uğradığı psikolojik zararın Montreal Konvansiyonu tahtında bedensel yaralanma teşkil edip etmeyeceği ve konvansiyon kapsamında bir tazminat talebine konu edilip edilmeyeceği hususunda tereddüte düşen Avusturya yüksek mahkemesi, söz konusu ihtilaf hakkında bir ön karar vermesi için konuyu ABAD'a taşımıştır.

ABAD, bedensel yaralanma kavramının Montreal Konvansiyonu'nda tanımlanmadığını ve söz konusu kavramın, Montreal Konvansiyonu'nun uluslararası hava yolu taşımacılığına ilişkin kuralların yeknesaklaştırılmasına ilişkin amacı çerçevesinde yeknesak ve bağımsız yorumlamayı gerektirdiğini vurgulamıştır. Bu doğrultuda ABAD, Viyana Antlaşmalar Hukuku Sözleşmesi'nde öngörülen yorum kurallarına atıfta bulunarak, konvansiyon hükümlerinin bağlamsal olağan anlamına uygun olacak şekilde ve konvansiyonun amacı da dikkate alınarak, iyi niyet kuralları çerçevesinde yorumlanması gerektiğine ve bu kapsamda konvansiyonun hazırlık çalışmalarına da başvurulabileceğine dikkat çekmiştir. ABAD, bedensel yaralanmalar ve psikolojik zararlar arasındaki farkı kabul etmekle birlikte, Montreal Konvansiyonu'nun ilgili hükmünde "bedensel yaralanma" ifadesinin kullanılmasının hava taşıyıcılarının psikolojik zararlardan dolayı sorumluluğunu ortadan kaldıracak şekilde yorumlanamayacağını ifade etmiştir.

ABAD, Montreal Konvansiyonu'nun hazırlık çalışmalarını inceleyerek, psikolojik zarar kavramının Konvansiyon metnine açıkça dâhil edilmesine yönelik öneriler başarısız olsa da, hâlihazırda bazı hukuk sistemlerinde psikolojik zararların tazminine yönelik düzenlemelerin mevcudiyeti göz önünde bulundurularak bedensel yaralanma kavramının Konvansiyon metnine dâhil edildiğini belirtmiştir. Öte yandan ABAD, Montreal Konvansiyonu'nun başlangıç metnini de dikkate alarak, tüketicinin korunması ve eski hale getirme prensibine dayalı olarak hakkaniyete uygun şekilde zararın giderilmesinin sağlanması amaçlarını vurgulamış, aynı kaza sonucunda uğranılan aynı şiddette bedensel yaralanmaların ve psikolojik zararların farklı muamele görmesi halinde eşitsizlik doğacağına işaret etmiştir. Nihai olarak ABAD, davacı yolcuların Montreal Konvansiyonu'ndaki kaza tanımı kapsamında ve tıbbi tedavi gerektirecek şiddette bir yaralanmanın varlığını usulüne uygun şekilde ispat edebilmeleri halinde havayolu taşıyıcılarının Montreal Konvansiyonu uyarınca psikolojik zararlardan da sorumlu tutulabileceklerine hükmetmiştir.

<sup>1</sup> Bu içerik Legal Industry Reviews (LIR) Turkey dergisinin 1. Sayısı için İngilizce olarak hazırlanmıştır. Orijinal içeriğe ulaşmak için: <https://www.flipsnack.com/cejchile/the-legal-industry-reviews-turkey-vol1-november-2022-zc9ehhubdc/full-view.html>

Karar hakkında görüş bildiren birçok uzman, ABAD'ın kararının bazı yerel mahkemelerin bedensel yaralanmalarla ilişkilendirilemeyen psikolojik durumlardan doğan zararların tazmin edilemeyeceği yönündeki içtihatlarına aykırılık teşkil ettiğine yönelik çekincelerini dile getirmiştir. Öte yandan daha olumlu bir bakış açısı ortaya koyan uzmanlar ABAD'ın kararının içtihatlarda yeknesaklık oluşturabileceği ve modern toplumun ihtiyaçlarıyla uyumlu olduğunu görüşündedir.

Türk hukuku perspektifinden bakıldığında, hava aracı kazaları sırasında uğranılan psikolojik zararlar genellikle Montreal Konvansiyonu kapsamında değerlendirilmemekte, bir iç hukuk meselesi olarak görülmektedir. ABAD'ın söz konusu meseleye ilişkin ön kararının yerel mahkemelerin içtihatları üzerindeki etkileri zaman içerisinde netlik kazanacaktır.

## Havacılık Hukukunda Güncel Gelişmeler

**Lahey Havacılık Tahkim Mahkemesi ("Hague CAA")** 21 Temmuz 2022 tarihinde resmi olarak kurulmuştur. Hague CAA, endüstrinin ihtiyaçlarına yönelik olarak uyarlanmış tahkim ve arabuluculuk hizmetleri vermekte ve uyuşmazlıkların havacılık özelinde çözüme kavuşturulmasını hedeflemektedir. Hague CAA, hava aracı işletmeciliği ve finansmanına ilişkin sözleşmesel meseleleri konu alan uyuşmazlıklar da dâhil olmak üzere havacılık uyuşmazlıklarında nihai ve bağlayıcı kararlar verecektir.

Ticari hava yolu taşıma işletmeleri için lisans şartlarını düzenleyen **Ticari Hava Taşıma İşletmeleri Yönetmeliği'nde (SHY-6A)** değişiklik yapılmıştır. Söz konusu değişiklik ile işletmecilerin doğrudan ya da dolaylı pay sahiplerinin ve yetkili temsilcilerinin niteliklerine ve hava taksi işletmelerinin asgari sermaye koşullarına dair yeni düzenlemeler getirilmiştir.

**Sivil Havacılık Genel Müdürlüğü ("SHGM")** ve **Federal Havacılık İdaresi ("FAA")** 29 Eylül 2022 tarihinde bir İş Birliği Anlaşması imzalamışlardır. İş Birliği Anlaşması uyarınca FAA, hava aracı ve motorları da dâhil olmak üzere Amerika Birleşik Devletleri'nden Türkiye'ye ihraç edilen havacılıkla ilgili ürünlerin onaylanmasına destek verecek ve taraflar, tasarım değişikliği onayları, raporlamalar ve kaza soruşturmaları da dâhil olmak üzere sürekli uçuşa elverişlilik alanında işbirliği yapacaklardır.

**Sürekli Uçuşa Elverişlilik Yönetmeliği (SHY-CA)** 5 Kasım 2022 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. Yönetmelik Türk sivil hava aracı siciline kayıtlı veya kayıt edilecek hava araçlarının ve onlara takılacak komponentlerin sürekli uçuşa elverişliliğinin sağlanmasına ilişkin faaliyetler ile bu faaliyetleri gerçekleştirecek kişi ve kuruluşların lisanslandırılmaları veya yetkilendirilmelerine ilişkin usul ve esasları düzenlemektedir. Yönetmelik 5 Şubat 2023 tarihinden itibaren yürürlüğe girecek olup hâlihazırda yürürlükte olan sürekli uçuşa elverişliliğe ilişkin düzenlemelerin yerini alacaktır.

## Büromuz Hakkındaki Güncel Gelişmeler

### Gelecek Etkinlikler

Uluslararası Barolar Birliği ("IBA") Havacılık Hukuku Komitesi Başkanı ve ortak avukatlarımızdan Serap Zuvin, 22-23 Nisan 2023 tarihlerinde McGill Üniversitesi tarafından düzenlenecek olan PEOPIK Konferansı'na hava aracı kiralanması ve finansmanı hakkında konuşma yapmak üzere katılacaktır.

### Gecmiş Etkinlikler

Serap Zuvin bu yıl Miami'de düzenlenen IBA Yıllık Konferansı'na katılmış ve New York Barosu ve IBA'nın ortak sponsorluğunda gerçekleşen ve New York'ta düzenlenen "Hot Topics in Aviation" etkinliğine başkanlık etmiştir. Kendisi ayrıca Cenevre'de düzenlenen EBACE 2022'ye de katılmıştır.

## Aviation

### Recent ECJ Ruling on Psychological Injuries under the Montreal Convention

The European Court of Justice (the "ECJ") rendered a preliminary ruling on 20 October 2022 on the question of whether a passenger's psychological impairment of clinical significance, suffered as a result of an accident qualifies as a bodily injury under Article 17 of the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (the "Montreal Convention").

The case involved the claims for compensation of a passenger suffering post-traumatic disorder as result of being hurled in the air by the jet blast of the right aircraft engine not yet shut down during an emergency evacuation due to the explosion of the aircraft's left engine. During the domestic proceedings in Austria, the Austrian supreme court had doubts whether the psychological impairment of a passenger constitutes bodily injury under the Montreal Convention and therefore, can be recovered by damages. The question was referred to the ECJ for a preliminary ruling.

The ECJ underlined that the concept of bodily injury is not defined under the Montreal Convention and that it requires a uniform and autonomous interpretation in view of the Montreal Convention's aim to unify rules on international air carriage. As such the ECJ made reference to the treaty interpretation rules set forth in the Vienna Convention on the Law of Treaties, which requires a good faith interpretation of the treaty in accordance with the contextual ordinary meaning of its terms, with due regard to the object and purpose of such treaty and a possible recourse to its preparatory works. While the ECJ accepted the distinction between bodily and psychological injury, it went on to state that the use of the term "bodily injury" in the relevant provision of the Montreal Convention cannot be taken as an intention to exclude the liability of air carriers for psychological injury.

Examining the preparatory works of the Montreal Convention, the ECJ noted that while the proposals to expressly include the concept of psychological injury were unsuccessful, the concept of bodily injury was however adopted in view of the fact that certain jurisdictions provided for the collection of damages for psychological injuries. Considering the preamble of the Montreal Convention, the ECJ highlighted the objective of consumer protection and ensuring equitable compensation on the basis of the principle of restitution and pointed at the inequality if bodily and psychological injuries of the same severity, sustained as result of the same accident were to



**Serap Zuvin**  
s.zuvin@cakmak.av.tr

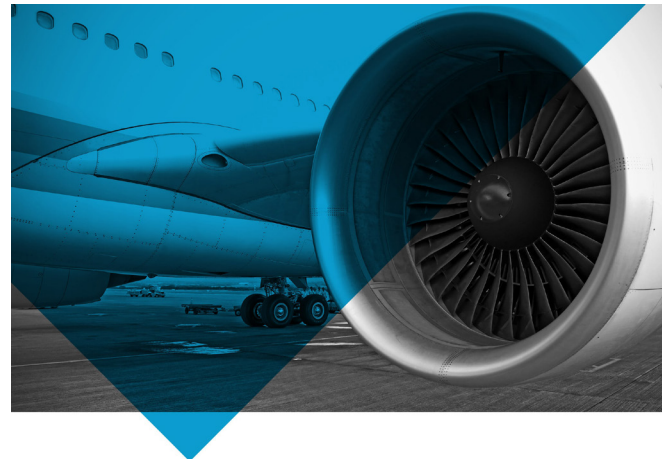


**İlke Işın Süer**  
i.suer@cakmak.av.tr

be treated differently. The ECJ finally ruled that air carriers may be held liable under the Montreal Convention for psychological injuries if claimant passengers are able to duly demonstrate the existence of such injury due to an accident within the meaning of the Montreal Convention and of such severity requiring medical treatment.

Several scholars have expressed their concerns that the ECJ's opinion contradicts with the precedent of certain domestic courts stating that no damages are recoverable for psychological injuries not linked to bodily injuries. Others have expressed a more positive outlook stating that the ECJ's opinion may lead to uniformity in jurisprudence and is in line with the needs of contemporary society.

From a Turkish perspective, compensation for psychological impairments during aircraft accidents are generally treated as a domestic law matter and not as part of the Montreal Convention. The effects of the ECJ's preliminary ruling on this matter on the jurisprudence of domestic courts may become clearer in time.



## Practice Area News

**The Hague Court of Arbitration for Aviation (the "Hague CAA")** has officially launched on 21 July 2022. The Hague CAA will offer an aviation-specific forum for dispute resolution, including arbitration and mediation services specifically tailored to the needs of the industry. The Hague CAA will thus provide final and binding resolution of aviation disputes such as disputes relating to aircraft operating and financing related contractual matters.

**The Regulation on the Commercial Air Carriage Enterprises (SHY-6A)** regulating licensing requirements for commercial air carriage enterprises in Türkiye has been amended. The amendment of the DGCA introduced changes related to the qualifications of direct or indirect shareholders and authorized representatives of the operators and minimum capital requirements of air taxi enterprises.

**The Turkish Directorate General of Civil Aviation ("DGCA") and Federal Aviation Administration ("FAA")** have signed a Working Procedure on 29 September 2022. Under the Working Procedure, the FAA will support the DGCA in the approval of aeronautical products, including aircraft and engines, exported from the United States to Türkiye and the authorities will cooperate in the area of continued airworthiness, including design change approvals, reporting and incident investigations.

**The Regulation on Continued Airworthiness (SHY-CA)** has been published in the Official Gazette dated 5 November 2022. The Regulation sets forth principles and rules to ensure the continued airworthiness of aircraft, and components to be attached thereto, registered or to be registered in the Turkish aircraft registry and the licensing and authorization of persons and entities to conduct the relevant airworthiness procedures. The Regulation will become effective as of 5 February 2023 and replace certain airworthiness-related regulations currently in force.

## In the Firm

**Upcoming:** Our partner and chair of the IBA's Aviation Law Committee, Serap Zuvin will attend the 13th Annual McGill University / PEOPIL Conference on 22-23 April 2023 as a panelist to speak on aircraft leasing and finance.

**Past:** Serap Zuvin attended the IBA's 2022 Annual Conference in Miami and chaired the "Hot Topics in Aviation" event in New York, co-sponsored by New York City Bar and IBA. She further attended EBACE 2022 in Geneva.