

HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINDA SORUMLULUK VE TAZMİNAT

YRD. DOÇ. DR. HÜLYA GÖKTEPE

ANADOLU ÜNİVERSİTESİ İKTİSADİ VE İDARİ BİLİMLER
FAKÜLTESİ ÖĞRETİM ÜYESİ

Öncelikle böylesine faydalı bir sempozyumu düzenleyen ve beni bu sempozyumda konuşmak şerefine ulaştıran Hocalarıma çok teşekkür ediyorum.

Bu çalışma hava taşıyıcısının yolcu, yük ve bagaj taşımacılığından doğan sorumluluğu ile sınırlandırılmış, hava aracı işletenin üçüncü kişilere karşı sorumluluğundan bahsedilmemiştir.

1. HAVAYOLU TAŞIMACILIĞINI DÜZENLEYEN MEVZUAT

1.1. İç Taşımalarda

Türkiye’de havayoluyla yapılan iç taşımalarda Sivil Havacılık Kanunu (SHK) hükümleri uygulanmaktadır. SHK’nın 106. maddesine göre, Havayolu ile yurt içinde yapılacak taşımalarda, Sivil Havacılık Kanununda hüküm bulunmuyorsa Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası anlaşmaların hükümleri ve bu anlaşmalarda da hüküm bulunmadığı hallerde Türk Ticaret Kanunu (TTK) hükümleri uygulanır. Buna göre Türkiye içinde yapılan bir taşıma sırasıyla SHK, Türkiye’nin taraf olduğu uluslararası anlaşmalar ve TTK

hükümlerine tabi olacaktır. Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası anlaşma, 1929 tarihli Varşova Konvansiyonudur.

1.2. Uluslararası Taşımalarda

Türkiye'ye veya Türkiye'den havayolu ile yapılan uluslararası taşımalara doğrudan 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu hükümleri uygulanmaktadır. Tam adı Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme ve Eki Protokol olan Varşova Konvansiyonu 13 Şubat 1933 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Konvansiyon ile uluslararası hava taşımalarında, yolcu, yük ve bagajla ilgili kayıtlar ve taşıyıcının, yolcunun, göndericinin ve alıcının hak ve yükümlülükleri ile bunların kullanılmasına ve taşıyıcının hukuki sorumluluğuna ilişkin usul ve esaslar belirlenmiştir (Kamacı, 2006, s.1769). Türkiye'nin Varşova Konvansiyonuna katılması 1.3.1977 tarih ve 2073 sayılı Kanunla (R.G. 13.3.1977 T., 15877 S.) uygun bulunmuştur.

Varşova Konvansiyonunda belirtilen sorumluluk sınırlamalarının düşük olması nedeniyle, Konvansiyonun yolcu çıkarlarını yeteri kadar korumadığı eleştirileri üzerine Konvansiyona 28.9.1955 tarihli Lahey Protokolü, 8.3.1961 tarihli Guadalajara Ek Sözleşmesi, 38.3.1971 tarihli Guatemala City Protokolü ve 25.9.1975 tarihli Montreal Ek Protokolleriyle değişiklikler getirilmiştir. Türkiye 1995 tarihli Lahey Protokolüne, 1971 tarihli Guatemala City Protokolüne, 1975 tarihli (3) ve (4) sayılı Montreal Ek Protokollerine katılmıştır. Sayılan sözleşmeler yeterli taraf sayısına ulaşamadıkları için etkin olamamışlardır. Hava taşıyıcıları da bu olumsuz durumun önüne geçmek için kendi aralarında anlaşmalar yapmışlardır. 31 Ekim 1995 tarihli IATA Intercarrier Agreements (Uluslar arası Hava Taşımacıları Birliği Taşıyıcı Anlaşmaları) böyle bir anlaşmadır. Bu sözleşme Varşova Sözleşmesinde belirtilen sorumluluk ve sorumluluk sınırlamalarının ve uygulamalarının yolcu, ölüm ve yaralanmalarına münhasır olmak üzere yolcu ve destekten yoksun kalanların lehine genişletilmesine ilişkindir. THY tarafından 6.3.1997 tarihinde imzalanmıştır. (Kamacı, 2006, s.1769). IATA Anlaşmaları özel hukuka tabi sözleşmeler olduğundan uluslararası hukuk açısından kanun gücünde anlaşmalar olmaktan uzaktılar. (<http://www.shgm.gov.tr/index2.html>).

Varşova Konvansiyonunun temel prensipleri içerisinde sorumluluk ve sorumluluk sınırlamaları, belgelerle ilgili şartlar ve diğer önemli özelliklerle

İlgili maddeleri modernize etmek üzere IATA, ICAO (Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü) ve Avrupa Birliği (AB) tarafından 1994'lı yıllarda bir taslak geliştirilmiştir. Taslak hava taşıyıcılarının sorumluluğu ile ilgili yasal rejimi modern çağın gereksinimlerine adapte etmekteydi. Ayrıca, protokoller ve protokol değişikliklerinden oluşan Varşova Sistemindeki karmaşıklığı ve çeşitliliği azaltıyordu. Çalışmalar sonucunda son halini alan sözleşme 10-28 Mayıs 1999 tarihleri arasında Montreal'de yapılan Uluslararası Hava Hukuku Konferansına katılan devletler tarafından imzaya açılmıştır. Montreal Konvansiyonu olarak adlandırılan yeni sözleşme uluslararası hava taşımacılığında Varşova Konvansiyonunun yerini almıştır. Montreal konvansiyonu, konvansiyona taraf devletler arasında 4 Kasım 2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye'de Konvansiyonu imzalayan devletler arasındadır fakat onaylama işlemi yeni yapıldığı için henüz yürürlüğe girmemiştir. Onay süreci, 02.04.2009 tarihli ve 5866 sayılı "Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme'nin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun"un 14.04.2009 tarihli ve 27200 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmasıyla başlatılmıştır. Onay belgesinin ICAO'ya verilmesi ve veriliş tarihinden itibaren altmış günlük sürenin geçmesiyle 1999 Montreal Konvansiyonu Türkiye için yürürlüğe girecektir.

2. VARŞOVA KONVANSİYONUNA GÖRE TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

Varşova Konvansiyonuna (VK) göre, Taşıyıcının taşıma sözleşmesinden doğan sorumluluğu sözleşmesel bir sorumluluktur (Ülgen, 1987, s.153). Sorumluluk belirli bir miktarla sınırlıdır. Bazı hallerde ise taşıyıcı sınırlı sorumluluktan yararlanamaz. Konvansiyon, havayoluyla ücret karşılığında yapılan bütün uluslararası insan, bagaj ve eşya taşımalarında uygulanır.

Konvansiyonun 17. maddesine göre taşıyıcı, bir yolcunun ölümü veya yaralanması veya herhangi bir bedeni zarara uğraması halinde doğan zarardan sorumludur. Ancak, zararın doğmasına sebep olan kaza, uçakta veya uçağa binış yada uçaktan iniş işlemleri sırasında meydana gelmiş olmalıdır. (Kamacı, 2006, s.1770). Taşıyıcı, kayıtlı bagaj veya yükün tahribi veya kaybı veya zarara uğraması halinde doğan zarardan da sorumludur (VK m.18). Ayrıca taşıyıcı, yolcuların, bagajın veya eşyanın havayoluyla taşınması sırasında gecikmeden doğan zarardan da sorumludur (VK m.19).

Taşıyıcının sorumluluğu kusur sorumluluğudur. VK'nunun 20. maddesine göre taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli olan bütün tedbirleri almış olduklarını yada bu tedbirlerin alınmasında bir imkansızlık halinin bulunduğunu ispat edebildiği takdirde sorumluluktan kurtulur. Taşıyıcının sorumluluğunu azaltan veya tamamen kaldıran bir sebep de müterafik kusurdur. Buna göre, taşıyıcı, zarara, zarar gören kişinin sebep olduğunu veya zararın doğmasında zarar gören kişinin ihmal veya dikkatsizliğinin bulunduğunu ispat ederse, mahkeme taşıyıcıyı kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtarabilir.

Sorumluluğa ilişkin davaların iki yıllık süre içinde açılmaması taşıyıcının sorumluluğunu ortadan kaldıran hususlardan biridir. İki yıllık süre uçağın varma yerine ulaşmasından veya ulaşması gereken günden itibaren başlar.

Kayıtlı bagaj ve yük taşımacılığında belli sürelerde hasar ve gecikme ihbarında bulunulması gerekmektedir. Hasar öğrenilmiş ise ihbarın derhal yapılması gerekir. Hasar öğrenilmemiş ise ihbarın bagajda yedi gün yükte ise ondört gün içinde yapılması gerekir. Sürenin başlangıcı eşyanın teslim tarihidir. Gecikmelerde ihbarın en geç, bagaj veya yükün gönderilenin tasarrufu altına bırakıldığı günden itibaren yirmibir gün içinde yapılmış olması lazımdır. Belirtilen sürelerle uyulmaması halinde taşıyıcı aleyhine dava açılmaz.

VK'na göre taşıyıcının sorumluluğu sınırlı sorumluluktur. Yolcu taşımacılığında taşıyıcının sorumluluğu 250.000 frankla sınırlandırılmıştır. Frank poicare frankı olup 900/1000 milyen ayarında 65,5 miligram altının değerine isabet eder. 250.000 frank yaklaşık olarak 16.600 \$ değerindedir. Bununla birlikte taşıyıcı ile yolcu özel bir anlaşma ile daha yüksek bir sorumluluk sınırı kararlaştırabilirler. Kayıtlı bagaj ve yük taşımacılığında taşıyıcının sorumluluğu, kilogram başına 250 frankla sınırlandırılmıştır. Gönderen teslim menfaatinin değerini taşıyıcıya teslim sırasında bildirmiş ve gerekli ek navlunu ödemiş olursa kilogram başına sorumluluk uygulanmaz, taşıyıcının sorumluluğu gönderene ait teslim menfaati değerinin beyan edilen miktarıyla sınırlı olur (Kaner, 2004, s.82).

3. MONTREAL KONVANSİYONUNA GÖRE TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

28 Mayıs 1999'da elli iki ülkenin kabul edip imzaladığı Konvansiyon, otuz ülkede 4 Kasım 2003 de yürürlüğe girmiştir. Avrupa Birliği Konvansiyonu 9 Aralık 1999'da onaylamış ve 28 Haziran 2004'de yürürlüğe sokmuştur.

Montreal Konvansiyonunun (MK) yürürlüğe girmesi ile VK tamamen yürürlükten kalkmamıştır. MK'nu onaylamış olan ülkeler arasında yapılan veya yapılacak olan havayolu taşımalarına MK uygulanacak, bunun dışında MK'nunu onaylamamış ancak VK'nunu onaylamış olan ülkelere veya ülkelere yapılan uluslararası havayolu taşımaları VK hükümlerine tabi kalmaya devam edecektir. Uluslararası taşıma terimi; taraflar arasında yapılan anlaşmaya göre, hareket yeri ve varış yeri iki sözleşen taraf (akid ülkede) ülkesinde bulunan veya her ikisi de aynı ülkede olmasına rağmen başka bir devletin (akid olsun olmasın) ülkesinde bir duraklama yerinin kararlaştırılmış olduğu taşımaları ifade etmektedir. Kalkış ve varış yeri MK'na taraf ülkelerde bulunan uluslararası hava yolu taşımalarına MK hükümleri uygulanacaktır. Kalkış ve varış noktaları arasında MK'na taraf olmayan bir ülkede duraklama yapılmış olması halinde de MK uygulanmaya devam edecektir. Örneğin, Kanada'dan Fransa'ya yapılan bir uçuşta her iki ülkede sözleşen taraf olduğundan MK uygulanacaktır (Dempsey and Milde, 2005, s.69). MK'nunun tarafı olan Kanada'nın Toronto şehri ile, tarafı olmayan Hindistan'ın Yeni Delhi şehirleri arasındaki uçuşlar farklı sorumluluk sistemlerine tabi olacaktır. Toronto- Yeni Delhi- Toronto hattındaki uçuşlar, kalkış ve varış yeri MK'na taraf olan bir ülkede olduğundan MK'na tabi olacaktır. Yeni Delhi-Toronto-Yeni Delhi hattındaki uçuşlar ise kalkış ve varış yeri VK'na taraf olan bir ülkede olduğundan VK hükümlerine tabi olacaktır. Bu durumda Aynı havayoluyla seyahat etmekte olan ve yan yana oturan iki yolcu (Toronto-Yeni Delhi ile Toronto-Yeni Delhi-Toronto arasında uçan) farklı Konvansiyon hükümlerine tabi olabilecektir.

Montreal Konvansiyonu, Varşova Konvansiyonunun çizdiği temel çerçeveyi korumakta ve devamını sağlamaktadır. Taşıyıcının havayoluyla taşıma sırasında yolcu ve eşyaya gelen zararlara karşı sorumluluğunu düzenlemektedir. Taşıyıcının sınırsız sorumluluğu kavramı getirilmiştir. Taşıyıcı, yolcunun ölümü veya yaralanması durumunda, ölüm ve yaralanmaya sebep olan kaza, hava aracının içinde ya da biniş işlemleri veya iniş işlemleri sırasında meydana gelmiş ise sorumludur. Aynı şekilde kayıtlı bagaj ve yükün tahrip olması, kaybolması veya zarara uğraması halinde, zarara sebep veren olayın hava aracı içinde havayoluyla taşıma sırasında ya da bagaj veya yükün taşıyıcının sorumluluğu altında bulunduğu sürede meydana gelmiş olması halinde taşıyıcı sorumludur.

Müterafik kusur taşıyıcının sorumluluğunun azalması veya ortadan kalkmasını sağlayacaktır. MK'nunun 20. maddesine göre, taşıyıcı, zarara

Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu-2009

zarar gören kişinin sebep olduğunu veya zararın doğmasına zarar gören kişinin ihmal ve dikkatsizliğinin katkısı bulunduğunu isbat ederse kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulacaktır.

Konvansiyon ile uyuşmazlıkların çözümlenebilmesi için bir alternatif olarak her iki taraf için de tahkim yoluna gitme imkanı getirilmektedir. Konvansiyonunun 34. maddesine göre; yük taşımacılığında sözleşmenin tarafları taşıyıcı sorumluluklarına ilişkin ihtilafların tahkim yoluyla çözülmesini şart koşabilirler ancak bu anlaşmanın yazılı olarak yapılması gerekmektedir. Hakem bu Konvansiyonun maddelerini uygulamalıdır. Konvansiyonunun kabulü sırasında tahkim anlaşmalarının yolcu ölüm ve yaralanmaları durumlarında da uygulanabilmesi önerilmiş, fakat bu öneri kabul görmemiştir (Dempsey and Milde, 2005, s.223).

MK'nuna göre dava açma süresi, hava aracının varış yerine ulaşma tarihi veya ulaşması gerektiği tarihten itibaren veya taşımanın durduğu tarihten itibaren iki yıldır.

Konvansiyonunun en önemli özellikleri ve getirdiği yenilikler şunlardır (Dempsey and Milde, 2005, s.41):

- Konvansiyon sözleşme, protokol ve eklerden oluşan Varşova sistemindeki düzenlemeleri tek bir konvansiyonda birleştirmektedir.
- Havayolu taşıyıcısının sınırsız sorumluluğunu kabul etmiştir. Yolcu taşımacılığında kazadan meydana gelen ölüm ve yaralanmalarda iki aşamalı sorumluluk sistemi getirilmiştir.
- Varşova sistemindeki taşıma belgeleri düzenlemeleri değişen şartlara uyumlu hale getirilmiştir. Konvansiyon taşıma belgelerinin kağıt belge yerine elektronik olarak hazırlanmasına izin vermektedir.
- Konvansiyon sorumluluk davasında yetkili mahkemelere bir tane daha ek yapmıştır. Bu beşinci yargı yetkisi olarak adlandırılmaktadır.
- Hava taşıyıcıları, tazminatların ödenmesini olanaklı kılacak sigortanın sağlanmış olduğuna ilişkin kanıt belgesini sunmaya mecbur tutulmaktadır.

3.1. Montreal Konvansiyonunda Tazminat

Montreal Konvansiyonu, Varşova Konvansiyonundaki taşıyıcının sınırlı sorumluluğu yerine yolcu ölüm ve yaralanmalarında meydana

gelen zararlardan dolayı taşıyıcının sınırsız sorumluluğunu kabul etmiştir. Varşova Konvansiyonuna göre sorumluluk sınırları yükseltilmiştir. Yolcu taşımacılığında iki aşamalı bir tazminat sistemi öngörülmektedir. İlk aşama, taşıyıcının kusuruna bağlı olmayan 100.000 Özel Çekme Hakkına¹ (Special Drawing Rights, SDR (yaklaşık \$152.000)) kadar mutlak bir sorumluluk getirmekte, ikinci aşama ise, taşıyıcının kusuru karinesine dayanmakta olup sorumluluk sınırı içermemektedir. 100.000 Özel Çekme Hakkını aşan zararlarda, talebin 100.000 Özel Çekme Hakkına aşan kısmı için; (1) Zararın, kendisinin veya adamlarının veya yardımcı kişilerinin kusurundan ileri gelmediğini, veya (2) Zararın münhasıran üçüncü bir kişinin kusurundan doğmuş olduğunu kanıtladığı takdirde, taşıyan sorumluluktan kurtulacaktır (Öztürk 2009).

Montreal Konvansiyonu hava taşıyıcılarına, uçak kazaları sonucunda dava açmaya yetkili olan kişilere acil ekonomik gereksinimlerini karşılamak üzere gecikmeksizin ön ödeme yükümlülüğü getirmektedir. Bu ödemenin miktarı konusunda yerel hukuk yetkili kılınmakta ve bu tutarın, sonuçta hükmedilecek tazminattan mahsup edilmesi öngörülmektedir.

Kayıtlı bagaj ve yük taşımacılığında ise gönderici daha yüksek bir değer beyan edip gerekli olan ek ödemeyi yapmadığı sürece sorumluluk sınırı kilogram başına 17 Özel Çekme Hakkı (yaklaşık 25 \$) dır ve mutlak bir sorumluluktur.

Kayıtlı bagaj ve yük taşımacılığı ile ilgili zararlarda yapılması gereken ihbar sürelerinde bir değişiklik yapılmamıştır. Öğrenilmiş hasarlarda ihbarın derhal yapılması gerekirken, öğrenilmemiş hasarlarda kayıtlı bagajlar için yedi gün, yük için ondört günlük ihbar süreleri devam etmektedir. Gecikmelerde ise yirmibir günlük ihbar süresi uygulanmaktadır.

Gecikme nedeniyle meydana gelen zararlarda taşıyıcının sorumluluğu yolcu başına 4150 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır. Gecikme ile ilgili bagajın

¹ Özel Çekme hakkı, (Special Drawing Rights, SDR) IMF'nin uluslar arası hesap birimi ve ödeme aracı oluşturulması amacıyla kabul ettiği sanal bir para birimidir. 1969 yılında yürürlüğe konulmuştur. SDR sisteminin kurulduğu dönemde, 1 SDR'nin 1 ABD dolarına ve 0,888671 gram altına denk olması ilke olarak kabul edilmiştir. Ancak, 1973 yılında SDR'nin değerinin uluslararası düzeyde kabul gören para birimlerinden oluşan bir sepete göre belirlenmesi uygulamasına geçilmiştir. Günümüzde SDR sepeti, Euro, ABD doları, Japon yeni ve İngiliz sterlininden oluşmaktadır. SDR'nin ABD doları cinsinden değeri, günlük olarak Londra piyasasında belirlenen çapraz kurlar uyarınca tespit edilmekte ve IMF'nin internet sayfası aracılığıyla kamuoyuna duyurulmaktadır. Sepetin içindeki paraların ağırlıkları şöyledir: %44 dolar, %34 euro, %11 yen, %11 pound.

hasarı, kaybı hallerinde uygulanacak sorumluluk sınırı yolcu başına 1000 Özel Çekme Hakkı iken, yük taşımacılığında kilogram başına 17 Özel Çekme Hakkı uygulanır. Ancak yolcu veya yükletenin kayıtlı bagaj veya taşınan yük için daha yüksek değer beyan etmesi ve buna uygun olarak da ilave taşıma ücreti ödemesi halinde bu limitin üzerine çıkılabilecektir.

3.2. Montreal Konvansiyonunda Taşıma Belgeleri İle İlgili Maddeler

Montreal Konvansiyonu taşıma belgelerinin kağıt belge yerine elektronik olarak düzenlenmesine imkan vermektedir. Bu hem yolcu bileti ve bagaj kuponu hem de yük taşımacılığı için mümkün hale getirilmiştir. Böylece yolcu, bagaj ve yükün akışının kolaylaştırılması amaçlanmıştır. Ayrıca taşıma belgelerinin şekli ve taşıyıcının sorumluluğu arasındaki ilişkiyi de ortadan kaldırmaktadır. Taşıma sözleşmesi ile ilgili bütün bilgilerin yer alacağı yolcu ve bagaj bileti isteyip istemeyeceğine yolcu karar verebilecektir. Ancak yolcuların havacılık güvenliği ve göçmen prosedürleri hakkında bilgilendirilmesi istenmektedir.

Varşova Konvansiyonuna göre taşıma belgelerinin hiç düzenlenmemesi ve taşımanın Konvansiyona ve sınırlı sorumluluğa tabi olduğu şartının bulunmaması taşıyıcının sınırsız sorumluluğuna yol açmaktadır.

Montreal Konvansiyonu ile yolcu biletinin içeriği Varşova Sistemi hükümlerine kıyasla daha sade bir hale getirilmiştir. Buna göre yolcu bileti şu bilgileri içermelidir(MK m.3):

- Kalkış ve varış yerlerini gösteren bilgi,
- Kalkış ve varış yerleri aynı ülke içinde olan yolculuklarda varsa başka bir ülkedeki duraklama yerlerinden ez az birinin bilgisi,
- Kaza ya da gecikme durumunda Montreal Konvansiyonu hükümlerinin geçerli olacağına ilişkin bilgi

Belirtilen bilgileri içeren tüm dokümanlar yolcu bileti olarak kabul edilmektedir. Böylece elektronik bilet de yasal olarak yolcu bileti kabul edilmektedir. Taşıyıcının bu bilgileri içeren bir taşıma belgesini düzenlememiş olması hava taşıma sözleşmesinin varlığını ya da geçerliliğini etkilememektedir(MK m.3).

3.3. Montreal Konvansiyonunda Yetkili Mahkeme

Varşova Konvansiyonuna göre(VK m.28); taşıyıcıya karşı açılacak sorumluluk davasında davacının seçimine göre ve akit devletlerden birinin

ülkesinde olması şartıyla yetkili mahkeme aşağıdaki mahkemelerden biridir(Kaner, 2004, s.89):

- Taşıyıcının ikametgahının bulunduğu mahkeme
- Taşıyıcının esas iş merkezinin bulunduğu mahkeme
- Taşıyıcının taşıma sözleşmesinin yapılmış olduğu iş yerinin bulunduğu mahkeme
- Varma yerindeki mahkeme

Montreal Konvansiyonu bu dört yetkili mahkemeye bir ek daha yapmıştır ve bu beşinci yargı yetkisi olarak adlandırılır. Buna göre, kaza durumunda, kazanın yerine bakılmaksızın yolcunun daimi ikametgahının bulunduğu ülke mahkemelerinde de dava açılabilmesine olanak tanınmaktadır. Bagaj ve yük taşımacılığı ile gecikmelerden kaynaklanan zararların tazmini için açılacak davalarda beşinci yargı yetkisi sözkonusu değildir. Bu durumda ölüm yada yaralanmaya sebep olan bir zarar için yolcunun ikametgahında dava açılabilirken yolcu beraberindeki kaybolan bagaj için davanın yurt dışında açılması gerekebilir. Yolcu ölümü ve yaralanmalarında sağlanan bu özel avantaj ve korumanın, bagaj ve yük taşımaları için gerekli olmadığı ileri sürülmektedir.

4. AVRUPA BİRLİĞİNDE TAŞIYICININ SORUMLULUĞU

Avrupa Birliği kaza durumlarında hava taşıyıcının sorumluluğu ile ilgili Konsey Tüzüğü'nü 9 Ekim 1997 yılında kabul etmiştir. 2027/97 sayılı Konsey Tüzüğü (On Air Carrier Liability In Respect Of The Carriage Of Passengers And Their Baggage By Air, Official Journal L 285 of 17.10.1997) Varşova Konvansiyonu temel alınarak hazırlanmış fakat konvansiyondaki sorumluluk sınırlarında değişiklikler yapılmıştır. İlgili tüzük, uçuş sırasında veya uçağa biniş veya uçaktan iniş işlemleri sırasında meydana gelen yolcu ölüm ve yaralanmalarında uygulanmaktadır. Tüzüğü'nün 3. maddesine göre taşıyıcının sorumluluğu kanun, konvansiyon veya sözleşme ile sınırlandırılmaz, yani taşıyıcı sınırsız sorumludur. 100.000 Özel Çekme Hakkına kadar mutlak sorumluluk uygulanır. Başka bir deyişle taşıyıcı gerekli bütün tedbirleri aldığını yada zararı önlemek için herhangi bir şey yapmanın imkansız olduğunu ispatlayarak sorumluluktan kurtulamaz. Bununla birlikte mutlak sorumluluğa rağmen müterafık kusur uygulanabilir, böylece yaralı yada ölmüş yolcunun zararın oluşmasında bir katkısı varsa taşıyıcı sorumluluktan kısmen ya da tamamen kurtulabilir.

Sorumluluk ve Tazminat Hukuku Sempozyumu-2009

2027/97 sayılı Konsey Tüzüğü kaza durumunda taşıyıcıya ön ödeme yapma yükümlülüğü getirmektedir. Ölü yada yaralı yolcunun kimlik tespitinden itibaren 15 gün içinde taşıyıcı, tazminat hakkına sahip kişilere acil ihtiyaçlarının karşılanması için zararlar orantılı olarak ön ödeme yapmalıdır. Ölüm durumunda ön ödemenin yolcu başına en az 16.000 Özel Çekme Hakkı olması gerekmektedir. Yapılacak olan ön ödeme daha sonra hak sahibine yapılacak tazminattan mahsup edilecektir. Taşıyıcı, yolcunun zarara bir katkısının olduğu kanıtlanmadığı sürece ön ödemenin geri ödenmesini talep edemez (Dempsey, 2004, 143).

Avrupa Birliğinde taşıyıcının sorumluluğu ile ilgili ikinci düzenleme 889/2002 sayılı Konsey Tüzüğüdür. 2027/97 sayılı Konsey tüzüğünde değişiklik yapan 889/2002 sayılı Konsey Tüzüğü 13 Mayıs 2002 tarihinde kabul edilmiştir, 28 Haziran 2004 itibarıyla tüm Avrupa Birliği ülkelerinde yürürlüğe girmiştir ve halen yürürlüktedir. 889/2002 sayılı Konsey Tüzüğü taşıyıcının sorumluluk hükümlerini düzenleyen ayrı bir sözleşme ya da konvansiyon değildir. Bu tüzük havayolu ile yapılan taşımalarda taşıyıcının kazadan doğan sorumluluğunun 1999 Montreal Konvansiyonu hükümlerine tabi olduğunu gösteren bir düzenlemedir. Buna göre 1999 Montreal Konvansiyonu hükümleri sadece uluslararası taşımalarda değil Avrupa Birliği içindeki tüm havayolu taşımalarında da uygulanacaktır.

İlgili Konsey Tüzüğünde sorumluluk halleri kazadan doğan sorumluluk ve gecikmeden doğan sorumluluk olarak Varşova Konvansiyonundaki gibi ikiye ayrılmaktadır. Sorumluluğun sınırı ve tazminat miktarları 1999 Montreal Konvansiyonu dikkate alınarak belirlenmiştir. Sınırsız sorumluluk vardır. Yolcu ölüm ve yaralanmalarında taşıyıcı 100.000 Özel Çekme Hakkına kadar mutlak olarak sorumludur. 100.000 Özel Çekme Hakkını aşan zararlar ise taşıyıcı kusuru olmadığını kanıtladığı takdirde (kendisinin ve adamlarının herhangi bir dikkatsizliğinin, hatalı fiilinin ya da ihmalinin olmadığını” ya da “zarara üçüncü bir kişinin dikkatsizliğinin, hatalı fiilinin ya da ihmalinin neden olduğunu” kanıtlaması durumunda) sorumluluğu sadece 100, 000 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır. Sorumluluk sınırları yolcu gecikmelerinde yolcu başına 4150 Özel Çekme Hakkı, bagaj gecikmelerinde yolcu başına 1000 Özel Çekme Hakkıdır.

YARARLANILAN KAYNAKLAR

Dempsey Paul Stephen (2004), European Aviation Law, Kluwer Law International, 2004

Dempsey Paul Stephen and Milde Michael (2005), International Air Carrier Liability: Montreal Convention of 1999, McGill University Centre for research in Air and Space Law, Canada, 2005

Kamacı Mahmut (Derleyen) (2006) Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası özel hukuk sözleşmeleri ve özel hukuk alanına giren çok taraflı diğer uluslararası sözleşmeler (yürürlük tarihleri ve taraf devletlerle birlikte) , Adalet Yayınevi, Ankara , 2006

Kaner İnci (2004), Hava Hukuku, Gözden Geçirilmiş 2. Bası, Filiz Kitabevi, İstanbul,2004.

Öztürk Yaşar, <http://www.gokyuzuhaberci.com/YaziOku.asp?Id=223>, 4 Mayıs 2009 tarihli Gazete

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

Wouwer, J.L. (1998), Recent Developments and Perspectives in European and International Air Transport Law, Bruylant Homes International, Brussels, 1998.

<http://www.shgm.gov.tr/index2.html>

<http://www.bilgininadresi.net/Madde/18638/%C3%96zel-%C3%87ekme-Hakk%C4%B1>

<http://sozluk.sourtimes.org/show.asp?t=special+drawing+right>