

Varşova Konvansiyonundan Önceki Dönemde Uluslararası Hava Yolu Taşımacılığının Düzenlenmesi

1925 tarihli Paris Konferansı olmak üzere ele alınmıştır.

1925 yılına kadar olan dönemde, uluslararası hava yolu taşımacılığında özel hava hukuku kurallarının birleştirilmesi havacılık tarihinde eskiden beri önceliği olan bir konu olmuştur. Yolcu, posta ve yük taşıyan ilk hava yolu şirketleri Birinci Dünya Savaşı'ndan hemen sonra kurulmuştur.

Hava yolu taşımacılığı başlayınca bunun doğurduğu hukuki sorunları düzenlemek ihtiyacının duyulmaması mümkün değildi. O tarihte uluslararası konvansiyonların kabulü için uluslararası bir teşkilat olmadığından düzenleme yapma konusunda girişim ilgili devletler eliyle başlatılmıştır.

Paris'te 26 Ekim- 6 Kasım 1925 tarihleri arasında 47 devletin katılımıyla toplanan konferansta Transa tarafından hazırlanan ön tasarı görüşülmüştür. Türkiye'de bu konferansla Fransa tarafından hazırlanan ön tasarı görüşülmüştür. Türkiye'de bu konferansa katılmış ve Bayındırlık Bakanlığı genel müdürlerinden Asaf Bey tarafından temsil edilmiştir. Konferansta 21 maddelik bir tasarı meydana getirilmiş ve 6 Kasım 1925 tarihinde imzalanmıştır.

Konvansiyon uluslararası hava yolu taşımacılığında taşıyıcının sorumluluğu konusunu düzenlemenin yanı sıra taşıma belgeleri, sorumluluğun sınırlandırılması, yargı konusunda ortak kurallara da yer vermektedir.

1929 Tarihli Varşova Konvansiyonu

Varşova Konvansiyonunun tanı ismi "Hava yolu ile Uluslararası Taşımalara ilişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyondur. Konvansiyon 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da şu 23 Devlet temsilcilerince imzalanmıştır: Almanya, Avusturya, Belçika, Brezilya, Danimarka, İspanya, Transa, Büyük Britanya ve Kuzey İrlanda, Avustralya, Güney Afrika, Yunanistan, İtalya, Japonya, Letonya, Lüksemburg, Meksika, Norveç, Hollanda, Polonya, Romanya, İsviçre, Çekoslovakya, Sovyet Rusya, Yugoslavya.

Konvansiyon iki önemli konu olan taşıyıcının sorumluluğu ve taşıma belgelerini düzenlemektedir. Konvansiyon 41 madde ve beş bölümden oluşmaktadır. Bölümlerin başlıkları şöyledir:

Birinci Bölüm: Amaç, Tanımlar

İkinci Bölüm: Taşıma Belgeleri

Üçüncü Bölüm: Taşıyıcının Sorumluluğu

Dördüncü Bölüm: Karma Taşımalara Ait Hükümler

Beşinci Bölüm: Genel ve Son Hükümler

Bir de Ek Protokol vardır.

Konvansiyonun uygulanmasında üç istisna vardır:

1. Hava seyrüsefer girişimcileri tarafından belli bir rota üzerinde düzenli hava hizmetleri kurma amacıyla deneme amaçlı uçuşlar yapılıyorsa örneğin, hava yolu şirketleri Kuzey Kutbu üzerinde uçmayı planlıyorlarsa Konvansiyon uluslararası hava taşımasına uygulanmaz.

2. Taşıma hava taşıyıcısının normal iş kapsamı dışında olağanüstü durumlarda yapılıyorsa örneğin hava aracı, balık avı sırasında motor arızası problemi yaşayan bir gemiye yeni bir motor getirirken bir kaza meydana gelmişse Konvansiyon hükümleri uygulanmaz.

3. Uluslararası Posta Konvansiyonuna göre yapılan bir taşımada da Konvansiyon hükümleri uygulanmaz.

Varşova Konvansiyonu'nun birinci maddesine göre, bu Konvansiyon hava aracı ile ücret karşılığında

yapılan bütün uluslararası yolcu, bagaj ve eşya taşımalarına uygulanacaktır. Bir hava taşıma işletmesi tarafından hava aracı ile yapılan ücretsiz taşımalara da aynı ölçüde uygulanacaktır.

Buna göre Varşova Konvansiyonu'nun uygulanma şartları bir taşıma sözleşmesinin varlığı, uluslararası taşımacılık yapılması, taşımanın hava aracı ile yapılması, yolcu, bagaj veya yük taşımasının söz konusu olması ve taşımanın ücret karşılığında yapılmasıdır.

Taşıma uluslararası olmalıdır. Bir taşımanın uluslararası olabilmesi için hareket ve varma yerinin iki taraf devlet ülkesinde bulunması gerekmektedir.

Taşımanın hava aracı ile yapılması gerekir. Hava aracı Şikago Konvansiyonunda 'havanın dünya sathı üzerindeki reaksiyonları hariç olmak üzere, hava reaksiyonlarından atmosferde destek sağlayabilen her türlü araç' olarak tanımlanmıştır. Buna göre, uçaklar, balonlar, helikopterler ve bağımsız uçabilme özelliğine sahip araçların tamamı hava aracı kapsamına girer.

Taşıma ücret karşılığında yapılmalıdır. Böylece Konvansiyonun ticari nitelikteki taşımaları kapsamına alması öngörülmüştür.

Konvansiyon tarafından düzenleme altına alınmayan ya da eksik bırakılan konular, ulusal hukuk hükümlerinin uygulanması yoluyla tamamlanmaktadır. Konvansiyon bazı durumlarda uyuşmazlıklarda uygulanacak ulusal hukuk hükümlerini doğrudan doğruya kendisi belirlemiş bulunmaktadır.

Varşova Konvansiyonundaki Değişiklikler

Varşova Konvansiyonu'nda zamanla Protokoller ve Sözleşmelerle değişiklikler ve eklemeler yapılmıştır. Bu protokol ve sözleşmeler: 1955 tarihli Lahey Protokolü. 1971 tarihli Guatemala City Protokolü. 1973 tarihli Montreal Protokolleri ve 1961 tarihli

Guadalajara Sözleşmesi'dir. 1966 tarihli Montreal Geçici Anlaşması da Konvansiyonda değişikliğe sebep olan bir anlaşmadır.

Konvansiyonun imzalanmasından kısa süre sonra Varşova Konvansiyonunun bazı hükümlerinin daha iyi hale getirilmesi için çalışmalar başlatılmıştır. Lahey Protokolü Varşova Konvansiyonu'nun mevcut maddelerinde değişiklik yaparken Guadalajara Protokolü diğer taşıyıcının sorumluluğunun genişletilmesi ile ilgili eklemeyi içermektedir. Taşıma sözleşmesine taraf olan taşıyıcı, taşıma işini başka taşıyıcılara devredebilir.

Guadalajara Sözleşmesi ile akdi taşıyıcı ve fiili taşıyıcı ayrımı getirilerek taşıma işini yerine getirmeyi taahhüt eden kişinin yanı sıra, taşıma işini fiilen yerine getiren kişiler de taşıyıcı olarak kabul edilmektedir.

Genel olarak değişikliklerin yapıldığı:

1955 Tarihli Lahey Protokolü

1961 Tarihli Guadalajara (Meksika) Sözleşmesi

1966 Tarihli Montreal Geçici Anlaşması

1971 Tarihli Guatemala City Protokolü

1975 Tarihli Montreal Protokolleri

Varşova Konvansiyonu, Konvansiyonu değiştiren protokoller ve ek protokollerin taralları farklı olduğundan yedi değişik Varşova Konvansiyonu mevcuttur. Bunlardan ikisi yürürlüğe girmemiştir. Bunlar şöyledir:

1. 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu
2. 1975 yılında 1 numaralı Montreal Protokolü tarafından değiştirilen 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu
3. 1955 tarihli Lahey Protokolü tarafından değiştirilen 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu

4. 1975 yılında 2 numaralı Montreal Protokolü tarafından değiştirilen Varşova.'Lahey konvansiyonu
5. 1971 tarihli Guatemala Konvansiyonu tarafından değiştirilen Varşova.'Lahey Konvansiyonu
6. 1975 yılında 3 numaralı Montreal Protokolü tarafından değiştirilen Varşova.'Lahey Konvansiyonu
7. 1975 yılında 4 numaralı Montreal Protokolü tarafından değiştirilen Varşova.'Lahey Konvansiyonu

Varşova Konvansiyonunda Taşıma Belgeleri

Varşova Konvansiyonu'nda yolcu taşımacılığında yolcu bileti ve bagaj kuponu, yük taşımacılığında hava yük senedi düzenlenmesi öngörülmüştür, bunlar taşıma belgeleridir.

Varşova Konvansiyonu'na göre yolcu biletinde bulunması gereken kayırlar şunlardır:

Hareket ve varış yerlerini gösteren bilgi

- Bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yeri başka bir devletin ülkesinde olmak üzere, hareket ve varış yerleri bir tek akit ülke içinde ise, bu duraklama yerlerinden en az birini gösteren bilgi
- Eğer yolcunun seyahatinin son varış yeri veya durak yeri, hareket ettiği ülkeden başka bir ülke içinde ise. Varşova Konvansiyonu'nun uygulanabileceğini ve Konvansiyonun ölüm ve bedeni zarar ile bagajın kaybı ve hasarı bakımından taşıyıcının sorumluluğunun sınırlı olduğunu belirten kayıt

Varşova Konvansiyonunda Taşıyıcının Sorumluluğu

Taşıyıcının sorumluluğu sözleşmesel (akdi) bir sorumluluktur.

- Yolcu Taşımacılığında Taşıyıcının sorumluluğu
- Gecikmeden Dolayı Yolcunun Uğradığı Zararlardan Sorumluluk
- Bagaj ve Yük Taşımacılığında Taşıyıcının Sorumluluğu
- Olay Nedeniyle Bagaj veya Yükün Uğradığı Zararlardan Sorumluluk
- Gecikmeden Dolayı Bagaj veya Yükün Uğradığı Zararlardan Sorumluluk

Varşova Konvansiyonunda Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması

Taşıyıcının belirli hallerde sorumluluktan kurtulması mümkündür;

- İspat Külfetinin Yerine Getirilmesi
- Müterafik (ortak) Kusur
- Belli Sürelerde Hasar İhbarında Bulunulmaması
- Belli Bir Süre içinde Dava Açılmaması
- Sorumsuzluk kayıtları

Varşova Konvansiyonunda Taşıyıcının Adamlarının Fiillerden Doğan Sorumluluğu

Taşıyıcının adamlarının fiillerinden doğan sorumluluğuna özel bir hüküm bulunmamaktadır.

Varşova Konvansiyonunda Taşıyıcının Sınırlı ve Sınırsız Sorumluluğu

Varşova Komisyonunda taşıyıcının sınırlı ve sınırsız sorumlulukları da ele alınmıştır.

1999 Tarihli Montreal Konvansiyonu

1974 yılından itibaren batı Avrupa hükümetleri, ilgili hava taşıyıcılarını taşıma sözleşmelerinde sorumluluk sınırlarını arttırmak için cesaretlendirmek amacıyla ortak istişareler gerçekleştirdiler.

Montreal Konvansiyonunda Taşıma Belgeleriyle İlgili Düzenlemeler

Hava yük senedinde bulunması gereken kayıtlar şunlardır:

- Hareket ve varış yerlerini gösteren bilgi
- Hareket ve varış yeri tek bir taraf ülkesinde olmasına rağmen, başka bir devlet ülkesinde bir veya birden fazla duraklama yeri kararlaştırılmamışsa, duraklama yerlerinden en az birinin bilgisi.
- Yükün ağırlığı bilgisi.

Montreal Konvansiyonunda Taşıyıcının Sorumluluğu ve Sorumluluk Sınırları

1 Ocak 2011 tarihinden itibaren yürürlüğe giren yeni sorumluluk şuurları şöyle belirlenmiştir:

- Yükün kaybı veya hasarı halinde kilogram başına 19 ÖÇH
- Bagajın kaybı ve hasarı halinde yolcu başına 1131 ÖÇH
- Gecikme nedeniyle yolcunun zarara uğraması halinde yolcu başına 4694 ÖÇH
- Ölüm veya yaralanma halinde yolcu başına 113.100 ÖÇH

Türk Hukukunda Taşıma Belgeleri ve Taşıyıcının Sorumluluğu

Yolcu taşıma sözleşmesinde, taşıyıcı, yolcuya aşağıdaki kayarları içeren ve uluslararası standartlara uygun olan bir bilet vermekle yükümlüdür

- Taşıyıcının adı veya ticaret unvanı ve adresi
- Yolcunun adı ve soyadı
- Biletin numarası ile düzenlendiği gün ve yeri
- Taşıma ücreti: bilet ücretsiz verilmişse buna dair kayıt
- Kalkış, varış ve varsa aktarma yerleri
- Taşımanın bu Kanunda gösterilen sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlere bağlı olduğu