

Yeryüzünde Bulunan Üçüncü Kişilere Yabancı Hava Araçları Tarafından Verilen Zararlara İlişkin Roma Sözleşmesi ve Montreal Protokolü

Geçmişini yürürlüğe girmemiş olan Roma Sözleşmesi ve 1038 Protokolü oluşturan Montreal Sözleşmesi'nde taşıyanın ya da hava aracını işletenin akit dışı sorumluluğu sözleşme 'de düzenlenmiştir. Roma Sözleşmesi'ni değiştiren Protokol 12 devlet arasında 25 Temmuz 2002 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

ICAO Konseyi ilk olarak oluşturduğu Havacılık Savaş Riskleri Sigortası özel Grubu tarafından, hava savaş riskleri, bu kapsamda, sabotaj, uçak kaçırma ve diğer hukuk dışı müdahaleleri içeren riskleri, karılan devletlerarasında paylaşmak ve kısa/ orta vadede yeterli bir sigorta miktarı belirlemek amacıyla Globaltime olarak adlandırılan proje oluşturulmuştur.

İkinci olarak, ICAO Sekreteryası tarafından kurulan Roma sözleşmesinin Modernizasyonuna ilişkin Çalışma Grubu tarafından hazırlanan ve risk grupları; Genel Riskler Sözleşmesi bir diğeri ise Hukuk Dışı Müdahale Sözleşmesi olmak üzere ikiye ayrılan "Yeryüzünde Bulunan Üçüncü Kişilere Yabancı Hava Araçları Tarafından Verilen Zararlara İlişkin Taslak Sözleşme" 2003 yılında kabul edilmiştir.

Havada gerçekleşen çarpışına, yeryüzünde zarar meydana getirmemişse, havada oluşan zarar Roma Sözleşmesi'nin kapsamı dışında olacaktır.

Genel Riskler Sözleşmesi'nde zarara uğrayan üçüncü kişinin bir âkir devleti ülkesi içerisinde zarara uğraması ve bu zararın bir hukuk dışı müdahale sonucunda olmaması yeterlidir. Taraf Devletler, Sözleşmelerin kendi iç uçuşlarına uygulanmasına ilişkin beyanda bulunabilirler.

Hukuk Dışı Müdahaleye ilişkin Sözleşme İse, uluslararası bir uçuş sırasında hava aracına hukuk dışı müdahale sonrası âkir devlette meydana gelen zararlara uygulanacaktır.

Aksi ispatlanmadığı sürece: Zararın doğduğu sırada hava aracını kullanan kişi olarak adlandırılan İşletenin Roma Sözleşmesi'ne göre, hava aracının tescildeki maliki olduğu kabul edilmektedir. Doğrudan ve dolmasıyla başka birine verip, hava aracının seferini kontrol etmeye devam etmesi hâlinde, söz konusu kişi işleten olarak kabul edilmektedir.

Roma Sözleşmesi'nde işletenin bir başka kişiyle müştereken ve müteselsil sorumlu olması üç hâlde karşımıza çıkar.

Koma Sözleşmesinde Havacılık faaliyetinde bulunanların faaliyetlerinin çok ciddi bir risk taşımasından dolayı fiili işleyenin özen yükümlülüğünü yerine getirip getirmediği konusu önemli değildir.

Koma sözleşmesi. Genel Riskler sözleşmesi ve Hukuk Dışı Müdahaleye İlişkin Sözleşme tehlike sorumluluğu olarak kabul edilen kusursuz sorumluluk ilkesini benimsenmektedir.

Hava seyrüsefer kurallarına bağlı olarak hava aracının, hava sahasından geçişi sırasında meydana gelecek zararlar kapsam dışında bırakılmakta olduğu Roma Sözleşmesi'nde zarar uçuş sırasındaki hava aracından yahut o hava aracından düşen herhangi bir kişi ve/veya şeyden dolayı oluşması gerektiği belirtilmektedir.

Roma Sözleşmesi'ne göre sorumluluğu ortadan kaldıran veya hafifleten sebepler:

1. Sözleşme 'ye göre sorumlu olan işletenin, bizzat zarara uğrayanın veya tazminat talebinde bulunanların veya bunların adamlarının kusurunu ispat etmesi hâlinde sorumluluğu ortadan kaldırılabilir veya hafifletilebilir.

2.Sözleşme hükümleri uyarınca sorumlu olan şahıs, zarar silahlı bir çatışma veya sivil ayaklanmanın doğrudan doğruya neticesini teşkil etmekle ise tazminatla sorumlu olmayacaktır.

3.Kamu otoritesinin tasarrufu ile hava aracını kullanmaktan mahrum edilmiş işleten, bu durumu ispatladığı takdirde sorumluluktan kurtulabilecektir.

Roma Sözleşmesi'nde işletenin sorumluluğunun sınırları her bir olay için hava aracı başına olacak şekilde

sınırlandırılmıştır. Ayrıca sözleşmede Hava aracı birden fazla kaza yapması, birden fazla kişinin sorumlu olduğu durumlar ve farklı koşullara göre de sınırlar çizilmiştir.

Roma Sözleşmesi'nde zararın işleyen veya adamlarının icrai veya ihmali bir davranışı kasten işlemeleri hâlinde ortaya çıkması hâlinde sorumluluğu sınırsız olacak olan işletenin görevi dışındaki kasti davranışlarından dolay sınırsız sorumlu değildir. Ayrıca bir şahsın, hava aracını kullanma hakkına sahip olan kişinin rızası olmaksızın o hava aracını haksız bir şekilde ele geçirmesi ve kullanması hâlinde sınırsız sorumluluk söz konusu olmaktadır.

Hukuk Dışı Müdahaleye İlişkin Sözleşme' de ise 3 katmanlı yapıya göre:

İlk katmanda hava aracının ağırlığına göre sorumluluk durumları, ikinci katmanda Uluslararası Sini Havacılık Tazminat Fonu'nun limiti aşan zararları karşılanacağı durumlar üçüncü katmanda ise birinci ve ikinci katmanda var olan toplam miktarı aşan ölçüde bir zararın olması gerektiği durumlar.

Hukuk Dışı Müdahaleye ilişkin Sözleşmekle meydana gelen en büyük adaletsizlik, işletenin, kendisi ve adamlarının yapmış olduğu kusurlu davranışlarından dolayı da sınırlı sorumluluğunun söz konusu olması hususudur.

Koma sözleşmesi hükümleri gereğince davanın kimler tarafından açılacağı ve davalıların ise sorumluluğu tespit edilen kişiler olacağı belirlenmiştir.

Uyuşmazlığı tahkime götürme imkânı verilen Roma anlaşmasında yetkili mahkeme zararın meydana geldiği âkil devletlerin mahkemesi olarak belirlenmiştir.

Roma Anlaşması'na göre dava açma süresi zararı doğuran olayın olduğu tarihten itibaren iki yıldır. Bu sürecin aşılması Uluslararası Fon' dan tazminat talep etme hakkı ortadan kaldırmaktadır.

Roma Sözleşmesi'nde üye ülke mahkemelerince tenfizin red sebepleri:

- Tazminat kararının gıyapta verilmiş olması ve davalının cevap hakkını davadan zamanında haberdar olamadığı için kullanamaması,
- Davalının kendisini savunması için yeterli ve âdil bir fırsata sahip olamaması,
- Tenfiz talebinde bulunan devlet mahkemeleri önünde kararın taraflarca hile yapılarak alındığının ispat edilmesi
- Tenfiz talebinde bulunan kişinin hukuki yararını olmaması.

Tenfiz talebi reddedilen kişiye, tenfiz talebini reddeden devlet mahkemelerinde red kararının tebliğ Tarihinden itibaren bir sene içinde dava açma hakkı getirilmiştir.

Türk Sivil Havacılık Kanunu'nda Üçüncü Kişilere Karşı Sorumluluk

Sivil hava aracının üçüncü kişilere verdiği zarardan, sivil hava aracının işleteni sorumludur

Sorumluluğun doğması için kusur aranmaz ve işletenin tazmin borcu altına girmesi için zarara sivil hava aracının sebep olması yeterlidir

Üçüncü kişilerin uğradığı zararlardan sınırsız surette sorumlu olan işletendir. Türk hava saltasında uçuş yapacak Türk ve yabancı sivil hava araçları için: üçüncü şahıslara verilecek zararın teminatı olarak işleten tarafından mali mesuliyet sigortası yaptırılması zorunludur.

Havacılık Güvenliğine İlişkin Uluslararası Sözleşmeler

Havacılık güvenliğine ilişkin yürürlükte olan üç temel uluslararası sözleşmeler:

- 1963 tarihli Tokyo sözleşmesi.
- 1970 tarihli Lahey Sözleşmesi,

- 1971 tarihli Montreal Sözleşmesi.

Tokyo Sözleşmesi'nin yapılış amacı hiçbir devlete ait olmayan bir hava sahasında uçan uçaklarda işlenen suçlarda yargı yetkisinin hangi devlete ait olduğunun belirlenmesi olmuştur.

Tokyo Sözleşmesi'nin kapsamı ise ceza kanunlarında düzenlenen suçların yanı sıra suç teşkil etmese dahi uçağın veya içindeki çalışanların veya malların güvenliğini tehlikeye düşürebilecek veya düşüren, uçak içindeki düzen ve disiplini bozan illilere uygulanmak üzere hazırlanmıştır.

Tokyo Sözleşmesi'nin iki uçuş tanımı:

- İki uçak kaptanının yetkileri belirlenirken uçuş teriminden kapıların açılması ile kapanması arasındaki zaman dilimi anlaşılır.
- İkincisi ise uçuş uçağın motor gücünün kalkış maksadıyla kullanılmaya başlamasından inişin son bulduğu ana kadar geçen zaman dilimidir.

Uçak kaptanının yetkileri:

- Uçağın veya malların güvenliğini sağlamak,
- Uçak içindeki şahısların veya malların güvenliğini sağlamak
- Anılan şahsın yetkili makamlara teslim edilmesini veya işbu bölüm hükümler uyarınca uçaktan indirilmesini sağlamaktır.

Devletlerarası uyuşmazlıkların çözümü Divan Statüsüne uygun olarak yapılacak bir müracaatla, Milletlerarası Adalet Divanına götürebilmektedir.

Tokyo sözleşmesine göre bir devlet, hava aracında işlenen suçlar ve eylemler üzerinde yargılama yetkisine aşağıdaki durumlarda sahiptir:

- a) iniş yapılan ülke olarak, suçun veya eylemin işlendiği hava aracı ülkesinin topraklarına zanlı hâlen hava aracında iken indiğinde,
- b) işleticinin devleti olarak, suçun veya eylemin işlendiği hava aracı mürettebatsız olarak asıl iş merkezi o ülkede olan bir kiracıya kiralanmışsa veya kiralayanın böyle bir asıl iş merkezi olmaması ve daimi ikametgâhının o ülkede olması durumunda.

Her akit devletin, iniş yapılan devlet olarak bir hava aracında işlenen suçlar üzerinde yargılama yetkisi kurmasında gerekli olabilecek önlemler almasını gerektiren durumlar:

- Suçun içerisinde işlendiği hava aracının kalkış yaptığı son noktanın veya inmesi planlanan bir sonraki noktanın kendi şuurları içerisinde olması ve hava aracının zanlı hâlen hava aracında iken kendi topraklarına inmesi,
- Hava aracının, kişilerin ya da hava aracındaki malların emniyetinin veya hava aracı içerisindeki düzen ve disiplinin tehlikeye düşmesi.

Tam adı Uçakların Kanun Dışı Yollarla Ele Geçirilmesinin önlenmesi olan Laheyhem iç hem dış hat uçuşlarında geçerli bir sözleşmedir.

Uçak kaçırma veya buna teşebbüs sayılması için gerekli olan koşullar:

- Fiil kanuna aykırı olmalıdır.
- Zorlama, tehdit veya herhangi bir korkutma kullanılmalıdır.
- Uçağa el konulmalı veya uçağın kontrolü ele geçirilmeli veya buna teşebbüs edilmelidir.

Lahey Sözleşmesinin uçuş terimi: Binişi takiben bütün dış kapıların kapanmasından, tahliye için kapılardan birinin açılması anına kadar bir uçak her zaman uçuş hâlinde sayılır ifadesidir.

Lahey Sözleşmesi'nde her akit devlet suç, o devlette kaydedilmiş bir uçakta işlendiği zaman, suçun içinde

işlendiği uçak, suçlu olduğu iddia edilen şahsı hamilen o devlet topraklarına indiği zaman ve suçun, iş merkezi veya belli bir iş yeri olmamakla beraber daimi ikametgâhı o devlette bulunan bir şahsa mürettebatsız alarak kiralanmış bir uçakla işlenmesi hâlinde yargı yetkisinin tespiti için gerekli tedbirle alır.

Lahey Sözleşmesi'nde uyuşmazlıkların çözümü için öngörülen yöntemler; müzakere, tahkim ve Uluslararası Adalet Divanına hasşinin aktır.

Lahey Sözleşmesi'nde her bir taraf devlet; Suç, söz konusu devletin ülkesinde işlendiğinde, suç, söz konusu devlette tescilli olan bir uçağa karşı veya böyle bir uçakta işlendiğinde ve suç, söz konusu devletin bir vatandaşı tarafından işlendiği gibi hallerde kendi yargı yetkisini tesis etmek üzere gerekli tedbirleri alır.

Taraf devletlerin her biri belirtilen suçları ağır cezai müeyyideye bağlamayı taahhüt etmektedir. Yaptırımlar cezai, hukuki veya idari olabilir.

Sivil Havacılığın Güvenliğine Karşı Kanun Dışı Eylemlerin Önlenmesine İlişkin olan Montreal seyrir hâlindeki uçaklara yönelik sabotaj eylemlerine yönelik bir sözleşmedir.

Bir uçağın serviste kabul edilme süreci olan belirli bir uçuş için yer personeli veya mürettebat tarafından uçuş öncesi hazırlıklara başlanılması ile inişten sonraki yirmi dört saat zaman zarfında uçuş öncesi ve sonrasında koruma altına alınmıştır.

Montreal Sözleşmesi'nde de suç sayılan İllilerde akıl devletler bu suçları, ağır cezalarla cezalandırılacak suçlar hâline getirmeyi taahhüt etmişlerdir.

Havacılık Güvenliğine İlişkin Diğer Sözleşmeler

Havacılık güvenliğine ilişkin diğer sözleşmeler:

- Plastik Patlayıcıların teşhisi Amacıyla İşaretlenmesi Sözleşmesi'ne taraf olan her devlet, kendi topraklarında işaretsiz patlayıcıların üretimini yasaklamak ve önlemek ayrıca işaretsiz patlayıcıların kendi topraklarına giriş ve çıkışını yasaklamak ve önlemek için gerekli ve etkili tedbirleri alacaktır. Taraf Devlet arasındaki anlaşmazlıklar ise Uluslararası Adalet Divanına götürülebilmektedir.
- Uluslararası sivil Havacılığa ilişkin Yasa Dışı Eylemlerin Önlenmesine Dair Sözleşme ile terörizme karşı mevcut uluslararası yasal çerçeve önemli bir şekilde güçlenirken yasa dışı müdahale girişimlerine karşı yapılacak olan kovuşturma, suçluların iadesi gibi faaliyetler de kolaylaşması hedeflenmektedir.

Uluslararası Sivil Havacılığa İlişkin Yasa Dışı Eylemlerin önlenmesine Dair Sözleşme'nin suç teşkil ettiği eylemler:

- Uçağın emniyetini tehlikeye düşürmesi muhtemel bir şiddet hareketinde bulunmak,
- Yanlış olduğunu bildiği bilgileri vermek suretiyle uçuş hâlindeki bir uçağın emniyetini tehlikeye düşürmek,
- Ölüme, ciddi bedensel yaralanmaya veya mal ve mülke veya çevreye ciddi zarar vermek amacıyla hizmette olan bir uçağı kullanmak,
- Uçuş hâlinde emniyetini tehlikeye düşürmesi muhtemel olacak şekilde hasara uğratabilecek bir cihaz veya maddeyi, herhangi bir şekilde koymak veya koydurtmak olarak sıralanabilir.
- Her bir taraf devlet; Suç, söz konusu devletin ülkesinde işlendiğinde, suç, söz konusu devlette tescilli olan bir uçağa karşı veya böyle bir uçakta işlendiğinde ve suç, söz konusu devletin bir vatandaşı tarafından işlendiği gibi hâllerde kendi yargı yetkisini tesis etmek üzere gerekli olabilecek tedbirleri alır.