

1952 Tarihli Roma Konvansiyonu ile 2009 Tarihli Genel Tehlike Konvansiyonu'nun Sorumluluk Hukuku Açısından Karşılaştırılması*

Comparison of Rome Convention 1952 and General Risk Convention 2009 in Terms of Liability Law

O. Gökhan ANTALYA** ID
Başak GÖRGEÇ*** ID

Öz

Hava aracının yeryüzünde neden olduğu zararların nasıl karşılanması gerektiği hususu, hava araçlarının yaygın olarak kullanılmaya başlanmasından beri gündemde olan bir konudur. Bu konuda her devletin iç hukukunda düzenlenme bulunmakla birlikte uluslararası düzlemde ortak bir düzenleme sağlama isteği de mevcuttur. Günümüze kadar olan gelişmeler dikkate alındığında uluslararası boyutta çoğunluk açısından kabul görmüş uluslararası bir metnin varlığından bahsetmek mümkün değildir. Çalışmamızda, bu alanda ortaya çıkan son Konvansiyon metni ile 1952 tarihli Roma Konvansiyonu hükümleri sorumluluk hukuku açısından karşılaştırılacaktır.

Anahtar Kelimeler: 1952 tarihli Roma Konvansiyonu, Yabancı Hava Araçlarının Yeryüzündeki Üçüncü Kişilere Vermiş Olduğu Zararlar Hakkında Konvansiyon, Genel Tehlike Konvansiyonu, 2009 Tarihli Hava Aracı Tarafından Üçüncü Kişilere Verilen Zararın Tazmin Edilmesi Hakkında Konvansiyon, Genel Tehlike Konvansiyonu, hava aracı, hava aracı işleteni, kusursuz sorumluluk, Sorumluluk Hukuku.

Abstract

The issue of how the damage caused by an aircraft on the ground should be handled is remains on the agenda since aircraft usage is getting common. Even each state has its own regulations, having an international regulation desire stil exists. Considering all the developments, it cannot be said that there is an international convention accepted worldwide. In this study the latest Convention on ground damage and Rome Convention 1952 will be compared in terms of liability law.

* Bu çalışma Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü nezdinde savunulacak olan "Uluslararası Konvansiyonlarla Karşılaştırmalı Olarak Sivil Havacılıkta İşletenin Sorumluluğu" başlıklı doktora tezinden üretilmiştir.

** Prof. Dr., Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Medeni Hukuk Anabilim Dalı, E-Mail: gantalya@marmara.edu.tr

*** Ar. Gör., Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Medeni Hukuk Anabilim Dalı, E-Mail: basak.gorgec@marmara.edu.tr

Keywords: Rome Convention 1952, The Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface, Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties, General Risk Convention, Aircraft, Aircraft Operator, Strict Liability, Liability Law.

I. GİRİŞ

Hava araçlarının yaygın olarak kullanımının başlaması ile birlikte, havacılık hukuku da gelişir. Havacılık hukuku içerisinde, hava aracı ile yeryüzünde meydana gelen zararların nasıl telafi edileceği, bu zararlardan kimin ya da kimlerin sorumluluğu tutulacağı hususunda uluslararası sözleşme çalışmaları da bu yaygın kullanım ile başlar. Çalışmamızda uluslararası düzlemde yapılan çalışmalardan iki tanesini karşılaştırma yöntemi ile önemli noktalarını ele alacağız.

Bu iki çalışmadan ilki 1952 tarihli ve halen yürürlükte olan 1952 tarihli Yabancı Hava Araçlarının Yeryüzündeki Üçüncü Kişilere Vermiş Olduğu Zararlar Hakkında Konvansiyon'dur.

Karşılaştırmamızın diğer ögesi ise 2009 tarihinde Montreal'de kabul edilen Hava Aracı Tarafından Üçüncü Kişilere Verilen Zararın Tazmin Edilmesi Hakkında Konvansiyon olacaktır.

Bu iki Konvansiyonun tercih edilmesinin nedeni, 1952 tarihli Roma Konvansiyonu'nun yeryüzünde hava araçlarının sebebiyet verdiği zararlara ilişkin uluslararası düzeyde kabul gördüğü söylenebilecek tek çalışma olması, 2009 tarihli Genel Tehlike Konvansiyonu'nun ise 1952 tarihli Konvansiyonun yerini almaya aday ancak henüz yeterli imza olmaması nedeni ile yürürlüğe girememiş son çalışma olmasıdır.

Çalışmamızda bu iki konvansiyon ayrı ayrı olarak değil, hükümleri arasındaki farklılıklar açısından incelemeye tabi tutulacaktır. 1952 tarihli Roma Konvansiyonu ile ilgili yapılan açıklamalarda 1978 tarihli Montreal Protokolü de dikkate alınacaktır.

I. KONVANSİYONLARIN HAZIRLANIŞ SÜREÇLERİ

İki Konvansiyon arasındaki düzenleme farklılıklarının incelenmesinde, Konvansiyonların hazırlanma süreçlerinin etkisini göz ardı etmek uygun olmaz. Bu nedenle her iki Konvansiyonun da hazırlanış aşamaları konusunda kısaca bilgi vermek yerinde olur.

Hava aracının yeryüzünde neden olduğu zararlara ilişkin ilk uluslararası düzenleme, 1933 tarihli Hava Gemileri Tarafından Yeryüzünde Üçüncü Şahıslara Verilen Zararlara Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyon'dur. Bu Konvansiyonun hazırlanış süreci I. Dünya Savaşı'nın sonlarına kadar uzanır. 1933 tarihli Roma Konvansiyonu'nun, yoğun eleştirilere maruz kalmasının ardından 1938 tarihli Brüksel Protokolü¹ ile eleştirilerin giderilmesi amaçlanır. Ancak 1938 tarihli

1 1933 Tarihli Hava Gemileri Tarafından Yeryüzünde Üçüncü Şahıslara Verilen Zararlara Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyona Ek Protokol – Additional Protocol To The Convention For The Unification Of Certain Rules Relating To Damages Caused By Aircraft To Third Parties On The Surface, Signed At Rome, May 29, 1933.

Brüksel Protokolü'nün önündeki en büyük engel hükümlerine gelen eleştiriler değil II. Dünya Savaşı olur².

1933 tarihli Roma Konvansiyonu'nu hazırlayan CITEJA³, savaş sırasında yerini ICAO'ya⁴ bırakır. Tarihler 1947'yi gösterdiğinde ise yeni bir Konvansiyon için çalışmalara başlanır. Yapılan çalışmalar, devletlere gönderilen anketler sonucunda 1950 Taormina taslağı ortaya çıkar⁵. Bu taslak üzerine yapılan çalışmalar ve görüşmeler sonucunda 1952 tarihli Roma Konvansiyonu ortaya çıkar. Bu Konvansiyon açısından genele dair yapılabilecek en temel eleştiri, 1933 tarihli Roma Konvansiyonu'na yapılan eleştirilerin sonlandırılmasını sağlayamamış olmasıdır⁶.

1952 tarihli Roma Konvansiyonu'nun tamamlanması ve yürürlüğe girmesi, bu alandaki çalışmaların tamamen sona ermesini sağlamaz. Uluslararası alanda, Konvansiyonun yeniden ele alınması, modernize edilmesi gerektiğini ileri sürenler olmasının yanı sıra bu Konvansiyonun tamamen gereksiz olduğunu, her ülkenin kendi sınırlarında hava aracı neden ile meydana gelen zararlara ilişkin düzenlemelere sahip olduğu ve bunların uygulanmasının yeterli olacağı görüşleri ileri sürülmeye devam eder⁷.

Zaman içerisinde farklı uluslararası çalışmaların ön plana çıkması ile, 1952 tarihli Roma Konvansiyonu'nun revize edilmesi ileri tarihlere kalır. Ancak dünya tarihinin en korkunç saldırısı gerçekleştiğinde, hava araçlarının yeryüzünde neden olduğu zararlara ilişkin çalışmalar yeniden gündeme alınır⁸. Üzerinde

- 2 **HESSE**, Nicky E., *The Aircraft Operator's Liability (in International Conventions)*, Montreal 1953, Yüksek Lisans Tezi, s. 7; **BROWN**, Elizabeth Gaspar, *The Rome Conventions of 1933 and 1952: Do They Point a Moral*, *Journal of Air Law and Commerce*, Y. 1962, S. 28:4, s. 418-443, s. 424; **MAURITZ**, Adriaan Jeroen, *Liability of the Operators and Owners of Aircraft for Damage Inflicted to Persons and Property on the Surface*, *The Hauge* 2003, s. 63; **JENNISON**, Michael, *Rescuing the Rome Convention of 1952: Six Decades of Effort to Make a Workable Regime for Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties*, *Uniform Law Review*, Y. 2005, S. 10:4, s. 785-823; s. 787; **MILDE**, Michael, *Liability for Damage Caused by Aircraft on the Surface – Past and Current Efforts to Unify the Law*, *Zeitschrift für Luft – und Weltraumrecht – ZLW – Y.* 2008, S. 57:4, s. 532-557, – **MILDE** *Liability –*, s. 535; **MILDE**, Michael, *International Air Law and ICAO, Essential Air and Space Law*, Eleven International Publishing, 2016, s. 310.
- 3 Comité International Technique d'Experts Juridiques Aériens, 1925 yılında kurulur.
- 4 International Civil Aviation Organization.
- 5 **BROWN**, s. 425 ve ayrıca bkz. <https://www.icao.int/Meetings/AMC/ArchivedAssembly/en/a02/wple.htm>, E.T. 10.04.2020, ICAO Legal Committee, Second Session 1948, Minutes and Documents (1948), s. 130-134, s. 165; **FUJITA**, Katsutoshi, *Some Considerations for the Modernization of the Rome Convention, in case of Unlawful Interference*, *Korean Journal of Air and Space Law*, Y. 2008, S. 23:1, s. 55-81, s. 58. 1950 tarihli bu taslağın metnine ulaşmak için bkz. *Journal of Air Law and Commerce*, Y. 1950, S. 17:2, s. 194-224..
- 6 **HESSE**, s. 40-41; **SHELLEY**, Leander I., *The Draft Rome Convention From Standpoint of Residents and Other Persons in This Country*, *Journal of Air Law and Commerce*, Y. 1952, S. 19:3, s. 289-304, s. 290; **DAVIS** Frederick B., *Surface Damage by Foreign Aircraft: The United States and the New Rome Convention*, *Cornell Law Quarterly*, Y. 1952-1953, S. 38:4, s. 570-590 – **DAVIS F.** – s. 572; **BROWN**, s. 432-433.
- 7 Konvansiyona yönelik eleştiriler temel olarak Amerika Birleşik Devletleri kaynaklıdır. ABD'li delegeler, özellikle yabancı mahkemenin kararlarının tanıma ve tenfizi, sınırlı sorumluluk esasının kabul edilmiş olması gibi konular açısından gerek Konvansiyon taslaklarını gerekse Konvansiyonu yetersiz bulurlar. Eleştirilere ilişkin detaylı açıklama için bkz. **BROWN**, s. 426-430.
- 8 Tarihler 11.09.2001'i gösterdiğinde sadece Amerika Birleşik Devletleri değil tüm dünya, hava aracının çok yıkıcı bir silaha dönüştürülebileceğini öğrenir, bkz. **CAPLAN**, Harold, *Liability for Third Party Damage on the Ground, Air and Space Law*, Y. 2008, S. 33:3, s. 183-213, s. 199-201. 9/11 saldırıları olarak anılan bu saldırılar, ABD'de bulunan Ticaret Merkezlerinin ve Pentagon'a hava araçları kullanılarak terörist saldırı gerçekleştirilmesidir. Bu saldırılar sonucunda çok ağır zararlar ortaya çıkar. Hava araçlarının binalara çarpması nedeni ile meydana gelen zararlar günümüzde hala etkisini göstermektedir. Konuya ilişkin olarak ayrıntılı bilgi için bkz. NTSB Araç Kayıtları Bölümü, Hava Trafik Kontrolü

çalışılan metin, zaman içerisinde iki Konvansiyona ayrılır. Bu ayırmadaki amaç, hava aracının yeryüzünde sebep olduğu zararların, hava aracının haksız fiilde kullanılması sonucu meydana gelen yeryüzü zararlarından ayrılmasının ve kendi başına bir düzenlemeye tabi olmasını sağlamaktır⁹.

II. KONVANSİYON HÜKÜMLERİNİN KARŞILAŞTIRILMASI

Roma Konvansiyonu ile Genel Tehlike Konvansiyonu arasındaki farklılıklar, sorumlu kişi, zarar gören, sorumluluğun olguları, sorumluluk türü ve dayanağı, sorumluluğun sınırlandırılması, sorumluluğu ortadan kaldıran ya da hafifleten haller yönünden ele alınacak olup, son olarak Roma Konvansiyonu'nda yer olmadığından Genel Tehlike Konvansiyonu'nun sağladığı yeni bir imkan olan geçici ödemeye değinilecektir.

A. SORUMLULUK TÜRÜ AÇISINDAN

Gerek 1952 tarihli Roma Konvansiyonu gerekse Genel Tehlike Konvansiyonu, işletenin hava aracının yeryüzünde neden olduğu zararlardan doğan sorumluluğunu kusursuz sorumluluk kapsamında değerlendirir¹⁰.

Kusursuz sorumluluğun tercih edilmesinin temelinde, hava aracı nedeni ile yeryüzünde zarar gören kişinin işletenin zararın oluşmasında kusuru olduğunu ispatlayabilmesinin zorluğu yatar. Gerçekten durum düşünüldüğünde günlük hayatına devam ederken bir hava aracının evi ya da iş yeri yakınlarına düşmesi ile kişinin dünyası değişir. Hayatta kalması ihtimalinde onun, hayatını kaybetmesi halinde ise yakınlarının meydana gelen zararların işletenin kusuru nedeni ile meydana geldiğini ispat edebilmeleri imkansızdır. Bu nedenle hava aracı işletenin kusursuz sorumlu olması hakkaniyete daha uygun kabul edilir¹¹.

Her iki konvansiyon yönünden de işletenin sorumluluğunu, kusursuz sorumluluğun tehlike sorumluluğu türü olarak nitelenmek gerekir¹².

Hava aracının yeryüzünde neden olduğu zararlardan doğan sorumluluğun, tehlike esasına dayanması, hava aracı işletmenin tehlikeli bir faaliyet olmasından kaynaklanır¹³. Bu kusursuz

Kayıtları, NTSB No: DCA01SA060, 21.12.2001 ve The 9/11 Commission Report, 22.07.2004, ayrıca bkz. <https://timeline.911memorial.org/#Timeline/2>, E.T. 09.04.2020.

9 Bu kapsamda hazırlanan ve hava aracının haksız fiilde kullanılarak zarar meydana gelmesinin sağlanması halini düzenleyen Konvansiyon; Hava Araçları ile Gerçekleştirilen Haksız Fiiller Dolayısıyla Üçüncü Kişilerin Uğradıkları Zararın Tazmini Hakkında Konvansiyon – Convention on Compensation for Damage to Third Parties, Resulting from Acts of Unlawful Interference Involving Aircraft – olarak adlandırılır.

10 Kusursuz sorumluluk kavramı ve çeşitleri için bkz. **ANTALYA**, MHY, C.V/1,2, N. 1303-1326.

11 **HESSE**, s. 155-156; **MAURITZ**, s. 75; **MILDE** Liability, s. 537.

12 Tehlike sorumluluğu kavramı ve çeşitleri için bkz. **ANTALYA**, MHY, C.V/1,2, N. 1905-1961.

13 **NEWMAN**, Arthur L. II, Damage Liability in Aircraft Cases, Columbia Law Review, Y. 1929, S. 29:8, s. 1039-1051, s. 1041; **DAVIS**, W. Jefferson, Liability of Aircraft Carriers, Owners and Operators of Aircrafts, Georgetown Law Journal, Y. 1930, S. 18, s. 214-264, s. 256; **KINGSLEY**, Robert / **GATES**, Sam E., Liability to Persons and Property on the Ground, Journal of Air Law and Commerce, Y. 1933, S. 4, s. 515-530, s. 522; **KAFTAL**, Andre, The Problem of Liability for Damages Caused

sorumluluğun dayandığı esasa ilişkin açık bir düzenleme olmamakla birlikte sorumluluk olgusu olarak sorumlu kişinin gerekli özeni göstermesinin aranmaması, bu kişinin sorumluluktan gerekli özenin gösterildiğini ispat yoluyla kurtulmanın mümkün olmadığı, sorumluluk için hava aracının yeryüzünde zarara neden olmasının yeterli olması dikkate alındığında sorumluluk türünün tehlike sorumluluğu olduğu kabul edilmelidir.

Konvansiyonlar hava araçlarının işletmesinin tehlikeli bir işleme faaliyeti olarak kabul etmiş; bu faaliyeti yapan işletmenin hava araçlarının yeryüzünde sebep olduğu zarardan sorumlu olduğunu tehlike esasına göre sorumlu olduğunu düzenlemiştir.

B. SORUMLU KİŞİ AÇISINDAN

Hava aracının yeryüzünde neden olduğu zararlardan sorumlu olarak her iki Konvansiyon da hava aracının işletenini işaret eder. 1952 tarihli Roma Konvansiyonu işletenin yeryüzünde hava aracının neden olduğu zarardan sorumlu olduğunu m. 2(1)'de belirtir.

Aynı maddenin ikinci fıkrasında ise işletenin tanımına yer verir. Söz konusu hükümde yapılan tanımlama uyarınca hava aracı işleteni; hava aracı ile yeryüzünde bir zarara sebebiyet verildiği anda hava aracından fayda sağlayan kişi olup hava aracının sefer kontrolünü elinde bulundurmak şartıyla kendisinden hava aracından faydalanma hakkı temin edilen kişinin de Konvansiyon kapsamında işleten sayıldığı görülür¹⁴.

Genel Tehlike Konvansiyonu'na bakıldığında işletenin tanımı, Konvansiyonda kullanılan terimlerin tanımları arasında m. 1'de yer alır. Bu hükmün (f) bendinde yapılan tanım 1952 Tarihli Konvansiyonda olduğu gibi hava aracından fayda sağlayan kişiyi işleten olarak kabul eder. Yine 1952 tarihli Roma Konvansiyonu'na paralel olarak hava aracından fayda sağlayan kişiden hava aracının sefer kontrolünü edinen kimse işleten olarak kabul edilir.

Her iki düzenleme açısından da hava aracından fayda sağlama, işleten açısından temel ölçüt olarak belirlenir demek mümkündür. Hava aracından fayda sağlama ölçütü ile neyin kast edildiği de Konvansiyonlarda kendine yer bulur. Her iki Konvansiyonda da aynı tanıma yer verilmiş olup bir kimsenin hava aracından fayda sağladığının söylenebilmesi için kişinin hava aracını bizzat ya da yardımcı veya temsilcisi aracılığıyla kullanması gerekir. Bu noktada temsilci ve yardımcıların işleten tarafından kendilerine sağlanan yetkiyi aşp aşmadıkları fayda sağlama açısından önem taşımaz¹⁵.

by Aircraft on the Surface, Journal of Air Law and Commerce, Y. 1934, S. 5:2, s. 179-232, s. 180; HESSE, s. 15; WOLFF, William C., Liability of Aircraft Owners and Operators for Ground Injury, Journal of Air Law and Commerce, Y. 1957, S. 24, s. 203-221, s. 205; WEEKS, Jeffrey, The Future of the Rome Convention on Damage Caused by Aircraft to Third Parties on the Surface: Will All Roads Lead Away from Rome, International Trade & Business Law, Y. 2002, S. 7, s. 131-151, s. 136. Öte yandan özellikle ABD tarafından hava aracı işletmenin tehlikeli bir faaliyet olarak kabul edilmesinin mümkün olmadığı iddiasıyla Konvansiyonlar hep bu yönden eleştirilir ve ABD imzadan kaçınır, ayrıca bkz. HESSE, s. 40-41; SHELLEY, s. 290; DAVIS F., s. 572; BROWN, s. 432-433; ABEYRATNE Theoretical, s. 187-200.

14 HESSE, s. 68; MAURITZ, s. 71; MILDE Liability, s. 537; ABEYRATNE Ruwantissa, Liability for Third Party Damage Caused by Aircraft – Some Recent Developments and Issues, Journal of Transportation Security, Y. 2009, S. 2:3, s. 91-105 – ABEYRATNE Recent Developments –, s. 93.

15 Bu tanımlama 1952 tarihli Roma Konvansiyonu'nda m. 2'de yer alırken Genel Tehlike Konvansiyonu, işleten tanımının devamında fayda sağlamayı tanımlar.

Sorumlu kişinin tespiti noktasında iki düzenleme arasındaki ilk fark kendini malikin işleten sayılıp sayılmaması noktasında gösterir.

1952 tarihli Roma Konvansiyonu'nda hava araçlarına ait sicilde malik olarak kayıtlı olan kişi, karine olarak işleten kabul edilir. Malikin bu karineyi çürütebilmesi, bir başkasının işleten olduğunu ispatlayabilmesine bağlıdır¹⁶.

Oysa Genel Tehlike Konvansiyonu, malik açısından ayrıca bir karine ön görmez. Malike ilişkin olarak Genel Tehlike Konvansiyonu'nda bulunan tek düzenleme, işleten sıfatına sahip olmayan malikin üçüncü kişiye hava aracı ile verilen zarardan sorumlu tutulamayacağıdır. Genel Tehlike Konvansiyonu, hava aracının kayıtlı bulunduğu sicilde malik olarak gözüken kimseye sorumluluk karinesi getirmek yerine tanımını verdiği hava aracından faydalanma kıstasını gerçekleştiren kimsenin işleten olacağını ifade etmekle yetinir.

İki düzenleme arasındaki farka bakıldığında Genel Tehlike Konvansiyonu düzenlemesinin daha sade ve sorumlu kişinin tespitinde kolaylık sağlayıcı olduğu ifade edilebilir¹⁷.

1952 tarihli Roma Konvansiyonu, yeryüzünde zararın meydana gelmesine sebebiyet veren olayın olduğu sırada, 14 günü aşkın bir süre boyunca hava aracını kullanma hakkına münhasıran işleten dışında sahip olan kimseyi de işleten ile birlikte müteselsil sorumlu tutar¹⁸. Oysa Genel Tehlike Konvansiyonu, yukarıda da ifade ettiğimiz üzere işletenin tek sorumlu olduğunu ifade eder¹⁹.

Hava aracının rıza dışı ya da hukuka aykırı olarak ele geçirilmesi halinde sorumluluk Genel Tehlike Konvansiyonu kapsamı dışında kalır. Bu ihtimalde meydana gelecek zararlar, Haksız Fiil Tazminatı Konvansiyonu kapsamında değerlendirilir. 1952 tarihli Roma Konvansiyonu döneminde hava aracı ile işlenen haksız fiillere ilişkin ayrı bir düzenleme olmadığından bu noktada rıza dışı elden çıkma halinde hava aracını rıza dışı ele geçiren kimsenin işleten ile birlikte müteselsil sorumlu olduğunu düzenler. Ancak işleten hava aracının elden çıkmasını önlemek için gerekli tüm özeni gösterdiğini ispatlarsa sorumluluktan kurtulabilir²⁰. Hukuka aykırı olarak hava aracının elden çıkmış olması ve bir zarara neden olunması halinde hava aracını ele geçiren kişi tek başına sorumlu kabul edilir. Bu kişinin sorumluluğu sınırsızdır²¹.

16 HESSE, s. 102; DAVIS F., s. 589; HAVEL, Brian F. / SANCHEZ, Gabriel S., *The Principles and Practice of International Aviation Law*, Cambridge 2014, s. 318, dñn. 302.

17 Öte yandan Genel Tehlike Konvansiyonu m. 13 uyarınca hava aracının üçüncü kişilere vermiş olduğu zarardan sorumluluk, Konvansiyonun uygulama alanı bulunduğu yerlerde sadece işletene aittir. Yerel hukukun bir başkasını da sorumlu kabul etmesi, Konvansiyon hükümlerinin uygulandığı durumlarda geçersiz hale gelir. Yine de bu Konvansiyonun henüz uygulamaya girmediğini hatırlatmak uygun olur.

18 HESSE, s. 112; ABEYRATNE, Ruwantissa, *Theoretical Justification for Modernizing the Rome Convention of 1952*, *Annals of Air and Space Law*, Y. 2006, S. 31, s. 185-211 – ABEYRATNE *Theoretical* –, s. 197.

19 Bkz. Madde 13. Öte yandan işletenin bu kimselere rücu hakkı m. 11 uyarınca, kişilerin kusurunun bulunması oranında mümkündür, ayrıca bkz. CAPLAN, Harold, *Modernization of the 1952 Rome Convention and Protocol*, *Air and Space Law*, Y. 2007, S. 32:2, s. 19-30, – CAPLAN *Modernization* –, s. 25; LAUZON, Gilles, *The New ICAO Conventions on Third Party Liability*, *Uniform Law Review*, Y. 2009, S. 14:3, s. 676-699, s. 683; ABEYRATNE, *Recent Developments*, s. 101.

20 HESSE, s. 117-132; MAURITZ, s. 72.

21 Bu sorumluluğun sınırsız olması olumlu bir gelişme olsa da çoğunlukla hava aracını hukuka aykırı olarak ele geçiren kimseye

Her iki Konvansiyon da hava aracının yer yüzünde neden olduğu zararlardan sorumlu kişinin hayatını kaybetmesi ihtimalini göz önünde bulundurur. 1952 tarihli Roma Konvansiyonu m. 22'de, Genel Tehlike Konvansiyonu m. 20'de sorumlu kişinin ölümü halinde Konvansiyondan doğan taleplerin kime yöneltileceğini düzenler.

Roma Konvansiyonu uyarınca, sorumlu kişinin borçlarından sorumlu olan kimseler, onun ölümü halinde, hava aracından kaynaklanan zararları tazmin etme yükümlülüğü altındadır²².

Genel Tehlike Konvansiyonu'nda ise işletenin mirasından sorumlu olan kişiler, işletenin ölümü halinde Konvansiyon kapsamında tazminat talepleri ile karşılaşır.

Birden fazla hava aracının yeryüzünde zarara birlikte neden olmaları olasılığı da her iki Konvansiyonda da dikkate alınır.

1952 tarihli Roma Konvansiyonu m. 7 ve m. 1 uyarınca birden fazla hava aracının çarpışması ve yeryüzünde zarara neden olması halinde, iki hava aracı işleteninin de Konvansiyonda belirlenen sınırlar içerisinde sorumlu olması sonucunu doğurur.

Genel Tehlike Konvansiyonu kapsamında ise m. 6, birden fazla hava aracının neden olduğu yeryüzü zararlarından birlikte sorumlu olduklarını düzenler.

C. ZARAR GÖREN KİŞİ AÇISINDAN

Çalışmamız kapsamında kanaatimizce en önemli farklılıklardan biri de iki Konvansiyon arasındaki zarar gören farklılığıdır.

Roma Konvansiyonu, işletenin sorumluluğunun doğabilmesi için hava aracının yeryüzünde bir zarara neden olmasını arar.

Genel Tehlike Konvansiyonu ise işletenin şartların tamamlanmış olması halinde üçüncü kişilerin uğramış olduğu zararın tazminini düzenler.

Bu iki ifade, tek bir hava aracından doğan zararlar açısından herhangi bir farklılık içermez. Zira hava aracının yeryüzüne düştüğü ihtimalinde zarar yeryüzünde olur ve zarar gören sıfatını haiz kimselerin her biri üçüncü kişidir²³.

Üçüncü kişi ile yeryüzünde zarar gören kişi arasındaki fark, kendisini birden fazla hava aracının zarara neden olduğu ihtimalde gösterir. Birden fazla hava aracının teması ve yeryüzünde zararın

karşı dava açılabilmesi mümkün değildir. Bu ihtimalin mümkün olduğu hallerde ise çoğunlukla hava aracını hukuka aykırı ele geçiren kimsenin, bu yolla neden olduğu zararları karşılayabilmesi de çok olası değildir. Konu ile ilgili ayrıca bkz. MAURITZ, s. 73, WASSENBERG, Henri A., Beveiliging van de Burgerluchtvaart en de Economie van de Luchtdienstexploitatie, Journaal LuchtRecht, Y. 2002, S. 5, s. 110 vd., MAURITZ, s. 73, dpn. 58; ABEYRATNE Theoretical, s. 197.

22 HESSE, s. 253-254.

23 Genel Tehlike Konvansiyonu, üçüncü kişiyi m. 1(i)'de tanımlar. Bu tanım kapsamında üçüncü kişi; hava aracı işleteni, hava aracının yolcusu ya da hava aracı ile taşınan kargoyu göndereni ve alıcısı dışında kalan kişidir.

doğması halinde hem yeryüzünde bulunan kişiler hem de hava araçlarında bulunan kimseler zarara uğrar. Yeryüzünde zarara uğrayan kimseler açısından her iki Konvansiyon da diğer şartların varlığında sorumluluk doğar. Ancak bir hava aracının yolcusu olan ve zarar gören kişinin diğer hava aracının işleteninden bu Konvansiyonlar kapsamında tazminat talep edip edemeyeceği iki Konvansiyon açısından farklı cevaplara sahiptir.

Roma Konvansiyonu sadece yeryüzünde meydana gelen zararlardan bahsettiği için iki hava aracının çarpışıp yere düşmesi halinde, bir hava aracının yolcusunun Roma Konvansiyonu kapsamında diğer hava aracının işleteninden tazminat talebinde bulunması mümkün olmaz.

Olaya Genel Tehlike Konvansiyonu açısından baktığımızda, bir hava aracının içerisinde bulunan yolcu, diğer hava aracı işleteni ile arasında herhangi bir sözleşmesel ilişki olmaması nedeni ile onun açısından üçüncü kişidir. Bunun sonucu olarak hava aracının yolcusu, üçüncü kişi sıfatı ile diğer hava aracının işleteninden Genel Tehlike Konvansiyonu kapsamında talepte bulunma imkanına sahip olur.

D. SORUMLULUĞUN OLGULARI AÇISINDAN

1. Zararın Hava Aracının Uçuşta Olduğu Sırada Meydana Gelmesi Açısından

Gerek Roma Konvansiyonu gerekse Genel Tehlike Konvansiyonu açısından işletenin sorumluluğunun doğabilmesi için zarara bir hava aracının neden olması gerekir. Hava aracının zarara neden olduğu sırada uçuş halinde olması da sorumluluğun şartları açısından ortak noktalardan biridir. Hava aracının uçuşta olması ile neyin kastedildiği her iki Konvansiyonda da tanımlanır.

Roma Konvansiyonu kapsamında bir hava aracı, havalanmak için manevra yapmak üzere hava aracına güç verildiği andan başlayarak hava aracının varış noktasında inişini tamamlamasına kadar geçen zamanda uçuşta kabul edilir. Bu noktada hava aracının teknik aksamına güç verildiği anda uçuşun başladığı ifade edilebilir. İnişin tamamlanması da bu aşamaları güden gücün çekilmesi ile sona erer²⁴.

Genel Tehlike Konvansiyonu'nda yapılan uçuş tanımı ise m. 1(c)'de yer almakta olup hava aracının dış kapılarının kapanmasından başlayarak hava aracının varış noktasında dış kapılarını açmasına kadar geçen süreyi kapsar. Dış kapıların kapanması, hava aracına yolcu binişlerinin ve yük – bavul, kargo vb. – yüklenmesinin tamamlanmasının ardından gerçekleşir. Hava aracının dış kapılarının açılması ise iniş için gerekli manevraların tamamlanmasının ardından yolcu ve yük indirme amacı ile kapıların açılmasını karşılar.

Roma Konvansiyonu düzenlemesi ile karşılaştırıldığında, Genel Tehlike Konvansiyonu kapsamında bir hava aracının uçuşta sayılması için mutlaka hava aracına güç verilmesi beklenmez. Diğer bir ifade

²⁴ Roma Konvansiyonu'nda yapılan bu tanımla oldukça detaylı bulunur ve mahkemelere yorum imkanı bırakmadığı gerekçesi ile eleştirilir. Konuya ilişkin olarak bkz. HESSE, s. 52-54; HAVEL/SANCHEZ, s. 317; MILDE Liability, s. 537; ABEYRATNE Recent Developments, s. 93.

ile Genel Tehlike Konvansiyonu'nda yer alan uçuş terimi, Roma Konvansiyonu'nda yer alandan daha geniş bir zaman dilimini ifade eder.

2. Hava Aracının Uluslararası Bir Uçuş Yapıyor Olması Açısından

Her iki Konvansiyon açısından da hava aracının neden olduğu yeryüzü zararlarından sorumlu olunabilmesi için hava aracının uluslararası bir uçuş yapıyor olması aranır. Roma Konvansiyonu kapsamında bir sorumluluktan bahsedilebilmesi Konvansiyona taraf devletlerden birinde kayıtlı bir hava aracının, Konvansiyona taraf başka bir devletin sınırları içerisinde zarara neden olması gerekir. 1978 tarihli Montreal Protokolü ile yapılan değişiklik ile bu düzenleme bir nebze genişletilir. Protokol sonrası hava aracının işletenin yerleşim yerinin veya iş yeri merkezinin, hava aracı o ülkede kayıtlı olmasa bile, Konvansiyona taraf bir devlette bulunması halinde Konvansiyon hükümleri uygulama alanı bulur²⁵.

Genel Tehlike Konvansiyonu'na bakıldığında ise m. 2 uyarınca zararın uluslararası uçuş yapan bir hava aracı nedeni ile Konvansiyona taraf ülkelerden birinin sınırları içerisinde meydana gelmesi şarttır. Hava aracının kayıtlı olduğu devletin Konvansiyona taraf olup olmamasına ilişkin bir sınırlamaya ise yer verilmez²⁶.

İki düzenlemeye dikkat edildiğinde, Genel Tehlike Konvansiyonu'nun hava aracının kayıtlı olduğu yer ile ilgilenmediğini ifade etmek mümkündür. Diğer bir ifade ile hava aracının kayıtlı olduğu ya da iş merkezinin bulunduğu devlet Genel Tehlike Konvansiyonu'na taraf olmayabilir. Yine de Konvansiyona taraf bir ülkede yeryüzü zararına neden olması halinde Genel Tehlike Konvansiyonu kapsamında zarardan sorumlu olacaktır. Oysa Roma Konvansiyonu hava aracının Konvansiyona taraf bir devlette kayıtlı olmasını arar. Bu durumda Genel Tehlike Konvansiyonu'nun Konvansiyona taraf devletlere daha geniş koruma sağladığı söylenebilir. Zira Roma Konvansiyonu'na taraf olan ancak hava aracının kayıtlı olduğu devletin Konvansiyona taraf olmaması nedeni ile bu Konvansiyon hükümlerinden yararlanamayan zarar gören, Genel Tehlike Konvansiyonu'nun uygulandığı bir durumda Konvansiyon korumasından faydalanabilecektir.

E. SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI AÇISINDAN

Hava aracı işletenin kusursuz sorumluluğu çalışma konumuz olan iki Konvansiyonun birbirinden ayrıldığı konu işletenin sorumluluğunun sınırlandırılması noktasıdır.

1952 tarihli Roma Konvansiyonu, hava aracı işletenini kusursuz sorumluluk sahibi olarak belirlerken sorumluluğunu sınırlar. Sorumluluğun sınırlandırılmasının temelinde, hava aracı işletenin ortaya çıkan zararın tamamını ödemek durumunda kalması halinde ekonomik olarak sıkıntıya düşmesi

25 Madde 23. Ayrıca bkz. FUJITA, s. 61; MILDE Liability, s. 544.

26 CAPLAN Liability, s. 186; MILDE Liability, s. 555; LAUZON, s. 682; ABEYRATNE, Ruwantissa, The ICAO Conventions on Liability for Third-Party Damage Caused by Aircraft, Air and Space Law, Y. 2009, S. 34:6, s. 403-416 – ABEYRATNE ICAO Conventions –, s. 406; ABEYRATNE Recent Developments, s. 94.

ihtimalidir. Diğer bir ifade ile hava aracının yeryüzünde neden olduğu zararın tazmini noktasında zarar gören ile hava aracı işleteni arasında bir denge sağlanmaya çalışılır²⁷. Bu sınırlama 1978 tarihli Montreal Protokolü'ne kadar olan süreçte franc²⁸ üzerinden belirlenirken Protokol ile beraber SDR²⁹ üzerinden düzenlenir³⁰.

Genel Tehlike Konvansiyonu'na bakıldığında ise işletenin sorumluluğu açısından büyük bir yeniliğe yer verildiğini söylenebilir. Zira işletenin sorumluluğu Genel Tehlike Konvansiyonu'nda sınırsız olarak düzenlenir³¹.

Genel Tehlike Konvansiyonu'nda sınırlı sorumluluk, istisna olarak yer alır. Roma Konvansiyonu açısından ise sınırsız sorumluluk istisna olarak kabul edilir.

Genel Tehlike Konvansiyonu, hava aracı işletenin sorumluluk sınırlarına tabi olabilmesi için işleten, çalışanları ve yardımcılarının zararın meydana gelmesinde hiçbir kusurlarının olmadığını ispat etmesi gerekir. Çalışan ya da yardımcılarının zararın ortaya çıkmasında kusuru olmadığını ispatlayamayan işleten açısından sınırlı sorumluluktan faydalanabilmek için bir başka imkan daha düzenlenir. Buna göre işleten başka bir kişinin kusuru nedeni ile zararın meydana geldiğini ispatlamak zorundadır. İki ihtimalden birini ispatlayabilen işleten ancak o zaman sınırlı sorumlu hale gelir³².

Roma Konvansiyonu'nda ise işletenin sınırsız sorumluluğa tabi olması için zarar görenin hava aracı işletenin yardımcı ya da temsilcisinin kusuru nedeni ile zararın ortaya çıktığını ispatlaması gerekir ancak bu tek başına yeterli olmaz. Kusurun varlığının ispatının yanı sıra kusurlu fiilin hava aracı işletenin talimatları ya da kusurlu davranışta bulunan kimsenin görevi kapsamında olduğunun da ispatı aranır. Madde 12'de yer verilen bu durumun ispatı zarar gören açısından oldukça zor olduğu için bu düzenlemenin eleştirildiği ifade edilebilir³³.

İki düzenleme birlikte değerlendirildiğinde, Roma Konvansiyonu'nda zarar görene yüklenen kusurlu olduğunu ispat yükü, Genel Tehlike Konvansiyonu ile işletene aksinin ispatı yükü olarak karşımıza

27 **IDE**, John Jay, The History and Accomplishments of the International Technical Committee of Aerial Legal Experts (CITEJA), Journal of Air Law, Y. 1932, S. 3:1, s. 27-49, s. 37-39; **MULLER**, J. Wolterbeek, The CITEJA and Liability Toward Third Persons on the Surface, Journal of Air Law, Y. 1933, S. 4:2, s. 235-239, s. 237-238; **MAURITZ**, s. 63

28 Madde 11(4)'e göre frank, 900/1000 kalitede altından, 65½ miligram içerir. Konuya ilişkin olarak ayrıca bkz. **HESSE**, s. 160-161; **ABEYRATNE** Theoretical, s. 198-199.

29 Special Drawing Rights – Özel Çekme Hakları.

30 **FITZGERALD**, Gerald, The Protocol to Amend The Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to The Third Parties on The Surface (Rome, 1952), Signed at Montreal, September 23, 1978, Annals of Air and Space Law, Y. 1979, S. 4, s. 29-73, s. 46-47; **MAURTIZ**, s. 95; **MILDE** Liability, s. 543.

31 Konvansiyonda sınırsız sorumluluğun ana kural olarak belirlenmesinin temelinde tarih boyunca hava aracı ile üçüncü kişiye verilen zararların, işletenler tarafından her zaman karşılanıyor olması yatar, ayrıca bkz. **FRANKLIN**, Mark, Is a Successful New Convention on Airline Liability for Surface Damage Achievable?, Air and Space Law, Y. 2006, S. 31:2, s. 87-97, s. 95; **KJELLIN**, Henrik, The New International Regime for Third Party Liability, Air and Space Law, Y. 2008, S. 33:2, s. 63-80, s. 78; **CAPLAN** Liability, s. 186; **FUJITA**, s. 67; **MILDE** Liability, s. 556; **ABEYRATNE** Recent Developments, s. 94 ve s. 95.

32 **FRANKLIN**, s. 95; **KJELLIN**, s. 67 ve 78; **CAPLAN** Liability, s. 186; **FUJITA**, s. 67-68; **MILDE** Liability, s. 556; **ABEYRATNE** Recent Developments, s. 94.

33 **HESSE**, s. 164-167.

çıkar. Roma Konvansiyonu'nun eleştirilen bu durum ispat yükünün yer değiştirilmesi yoluyla Genel Tehlike Konvansiyonu'nda giderilmiş olduğu söylenebilir.

F. SORUMLULUĞU HAFİFLETEN YA DA ORTADAN KALDIRAN HALLER AÇISINDAN

Çalışma konumuzu oluşturan her iki Konvansiyon açısından da bazı hallerin gerçekleşmesi halinde hava aracı işleteni, yeryüzünde meydana gelen zararlardan tamamen ya da kısmen kurtulma imkanını haiz olur. Bu durumların başında gelen durum sivil ayaklanma ya da silahlı çatışma sırasında hava aracı nedeni ile bir zararın ortaya çıkması halidir³⁴. Bu olasılığın gündeme gelmesi halinde hava aracı işletenin sorumluluğu ortadan kalkar.

Hem Roma Konvansiyonu hem de Genel Tehlike Konvansiyonu kapsamında hava aracı işletenin sorumluluğunun kısmen ya da tamamen ortadan kalkmasını sağlayabilecek tek olasılık zarar görenin kusurudur. Yargılama esnasında zarar görenin kusurunun ağırlığı değerlendirilerek işletenin kısmen ya da tamamen sorumluluktan kurtulmasına karar verilir. Bu ihtimalin yargılamada gündeme gelebilmesi için sorumlu kişinin, zarar görenin zararın meydana gelmesinde kusuru olduğunu ispatlaması gerekir³⁵.

Roma Konvansiyonu, zarar görenin kusuruna ilişkin düzenlemede, zarar görenin kusurunun zararın meydana gelmesine neden olması halinde işletenin sorumluluğunun tamamen ortadan kalkacağına ancak zararın meydana gelmesinde değil de zararın artmasında rol oynaması halinde sorumluluğun hafiflemesine neden olacağına yer verilir.

Genel Tehlike Konvansiyonu m. 10'da ise Roma Konvansiyonu'nda yer alan bu ayırım bulunmaz. Genel Tehlike Konvansiyonu zarar görenin kusurunun varlığının ispatlanabilmesi halinde kusurun ağırlığı ölçüsünde, hava aracı işletenin sorumluluğun hafifleyeceğini ya da tamamen ortadan kalkacağını ifade etmekle yetinir.

G. TAZMİN EDİLECEK ZARAR TÜRLERİ AÇISINDAN

Zarar görenin tespiti noktasında iki Konvansiyon arasında farklılıklar olduğu gibi zarar türleri açısından da farklılıklar olduğu ifade edilebilir. Öncelikle iki Konvansiyon açısından ortak olan noktalara değinmekte fayda vardır. Her iki düzenlemede de zararın hava aracından doğrudan ortaya çıkmasını arar. Diğer bir ifade ile hava aracının düşmesi, hava aracından bir şeyin ya da bir parçanın düşmesi ya da atılması gibi olaylar sonucundan doğrudan ortaya çıkan zararlar sorumluluk kapsamında tazmin edilir³⁶.

Roma Konvansiyonu, kişinin uğradığı zararların tazmin edilebileceğini ifade eder. Kişisel zarar olarak da adlandırılabilir bu zarar türü, temel olarak kişinin ölmesi ya da bedensel zarara uğraması

34 HESSE, s. 133-137; HAVEL/SANCHEZ, s. 319; MILDE Liability, s. 537; ABEYRATNE Theoretical, s. 197; CAPLAN Liability, s. 189 ve s. 211.

35 HESSE, s. 139.

36 Genel Tehlike Konvansiyonu açısından bkz. LAUZON, s. 682.

halidir. Öte yandan psikolojik zararların bu kapsamda değerlendirilip değerlendirilemeyeceği açık değildir.

Genel Tehlike Konvansiyonu ise kişinin ölümü, bedensel zarara uğraması ya da psikiyatrik zararları tazmin edilebilir zararlar arasında kabul eder³⁷. Roma Konvansiyonu'nda kendisine yer bulup bulmadığı açık olmayan psikiyatrik zararlar, Genel Tehlike Konvansiyonu'nda açıkça ifade edilir. Psikiyatrik zararlar³⁸, ancak bedensel zarardan doğan veya ölüm ya da bedensel zarar tehdidi ile doğrudan karşı karşıya gelme nedeniyle oluşmalıdır³⁹.

H. GEÇİCİ ÖDEME AÇISINDAN

Son olarak Genel Tehlike Konvansiyonu ile ilk kez yeryüzünde hava aracından kaynaklanan zararlara ilişkin uluslararası metinlerden birinde yer bulan geçici ödemeye değinmek uygun olur. Geçici ödeme, zarar görenin tazminat talebi ile açmış olduğu davanın sonuçlanıp zararının fiilen tazmin edilmesine kadar geçen süre boyunca, hava aracı nedeni ile uğramış olduğu zararının bir kısmını da olsa gidermeyi amaçlayan bir kurumdur.

Geçici ödemeye Roma Konvansiyonu'nda yer verilmemiş olduğundan bu noktada bir karşılaştırma yapma imkanımız olmayacaktır. Ancak Genel Tehlike Konvansiyonu'nun getirmiş olduğu bu yenilik, üzerinde durulmayı hak eder.

Genel Tehlike Konvansiyonu, geçici ödemeye hükmedilebilmesi için çeşitli şartların varlığını arar. İlk ve en temel şartın Konvansiyon kapsamında açılan tazminat davasının görüldüğü yer hukuku açısından geçici ödemeye hükmedilmesinin mümkün olması gereklidir⁴⁰. Diğer bir ifade ile iç hukukunda geçici ödeme düzenlemesine yer vermeyen bir ülkede Konvansiyon kapsamında bir dava açılması halinde geçici ödeme yapılması istenemez.

Genel Tehlike Konvansiyonu, geçici ödeme talebinde bulunabilecek kişiler açısından da sınırlandırmaya gider. Konvansiyon uyarınca, geçici ödeme isteyebilecek kişi, tazminat talebinde

37 Öte yandan her iki Konvansiyon da malvarlığı zararlarını doğrudan zarar olmak kaydıyla tazmini mümkün zararlar arasında değerlendirir.

38 Psikiyatrik zararın tanımına Konvansiyonda yer verilmemiştir. Konvansiyon manevi zararların ancak psikiyatrik rahatsızlık – psychiatric illness – olarak değerlendirilmesi halinde diğer koşulların da varlığı şartıyla tazminini uygun görür, konuya ilişkin olarak bkz. **ABEYRATNE** ICAO Conventions, s. 405-406; **ABEYRATNE** Recent Developments, s. 94. Psikiyatrik zarar, Türk Hukukunda kullanılan bir terim olmamakla birlikte temel olarak manevi zararın içinde, bir alt türü olarak yer aldığı ifade edilmelidir. Manevi zarar, kişinin huzurunda azalma, acı, elem ve keder duyması ruhsal olarak zarara uğraması olarak ifade edilebilir, bkz. **ANTALYA**, O. Gökhan, Manevi Zararın Belirlenmesi ve Manevi Tazminatın Hesaplanması, İstanbul 2017, s. 233 vd.; **ANTALYA**, MHY, C.V/1,2, N. 804-810. Konvansiyonda yer verilen psikiyatrik zarar terimi ise manevi zararın içinde yer alan bir zarar olmakla birlikte her acı, elem ya da ruhsal olarak yaşanan hasarı değil tıp biliminde psikiyatrik rahatsızlık kapsamında değerlendirilebilecek olan manevi zararları ifade eder. Manevi zararın daha geniş bir kapsamı olması ve Konvansiyonun tüm manevi zararların tazminini düzenlememiş olması nedeni ile psikiyatrik zarar ifadesi burada tercih edilmiştir.

39 **FRANKLIN**, s. 94-95; **LAUZON**, s. 682; **ABEYRATNE** ICAO Conventions, s. 405; **LEE**, s. 223; **ABEYRATNE** Recent Developments, s. 94.

40 Genel Tehlike Konvansiyonu, hava aracı işletenine açılacak tazminat davasının zararın meydana geldiği yerde görülmesini düzenler (m. 16(1)).

bulunabilecek gerçek kişilerdir. Bu düzenleme karşısında, zarar gören tüzel kişiler geçici ödeme talebinde bulunamayacaklardır.

Geçici ödemeye karar verilebilmesi için aranan bir diğer şart ise geçici ödeme talebinin acil bir ekonomik ihtiyaçtan doğmasıdır. Zarar gören kişi, hava aracının neden olduğu zarar dolayısı ile kendisinden davanın sonuçlanmasının beklenemeyeceği ölçüde ekonomik darlığa girmiş olmalıdır. Zarar görenin ekonomik olarak Konvansiyon kapsamında tazminini istediği zarardan çok etkilenmemiş olması halinde diğer şartların gerçekleşmiş olması durumunda dahi geçici ödemeye karar verilmesinin önüne geçer.

Geçici ödeme ile ilgili olarak değinilmesi gereken son konu, kurumun doğası gereği geçici ödemeye hükmedilmesinin davalının kesin olarak dava konusu zarardan sorumlu olduğu anlamını taşıyor olmasıdır. Diğer bir ifade ne geçici ödeme yapmasına karar verilen her işleten yargılama sonucu sorumlu kabul edilir ne de geçici ödemede bulunmasına yer olmadığına karar verilen her işleten sorumluluk kurtulabilir.

III. SONUÇ

Oldukça detaylı hükümlere sahip bu iki Konvansiyon yan yana konulduğunda, kanaatimizce Genel Tehlike Konvansiyonu, yukarıda belirtilen özellikleri nedeni ile Roma Konvansiyonu'na oranla çok daha iyi koruma sağlamaktadır. Henüz yürürlüğe girmemiş ve yeterli imza sayısına ulaşamamış olan Genel Tehlike Konvansiyonu, Roma Konvansiyonu karşısında dikkat çeken özelliklere sahiptir. Bu bölümde yukarıda incelenen farklılıklar arasında öne çıkanlar ifade edilecektir.

Kanaatimizce iki Konvansiyon arasındaki en derin ve Genel Tehlike Konvansiyonu'nu tercih edilebilir hale getiren fark sorumluluğun sınırlandırılmamasıdır. Hava aracı işleteninin, yeryüzünde hava aracı işletilmesi nedeni ile zarara uğrayan kimsenin zararından sınırlı olarak sorumlu olması, zarar gören kişilerden bazılarının kısmen ya da tamamen zararlarını tazmin ettirememeleri sonucunu doğurur. Zira bir hava aracının yeryüzünde neden olduğu zarar özellikle yerleşim yerine düşmesi gibi ciddi bir olaydan kaynaklanması halinde yıkıcı olabildiği gibi birçok kişiyi de etkiler.

Roma Konvansiyonu ile belirlenen ve 1978 tarihli Montreal Protokolü ile güncellenen sorumluluk sınırı her zaman yeterli olmayabilir. Oysa Genel Tehlike Konvansiyonu ile sınırsız sorumluluk uygulandığı takdirde zarar gören herkes, zararlarının tamamen giderilmesini talep edebilir hale gelir.

Genel Tehlike Konvansiyonu'nun getirdiği büyük yeniliklerden biri de geçici ödemedir. Geçici ödeme Roma Konvansiyonu kapsamında hiç üzerinde durulmayan bir kurum olmakla birlikte, zarar görenler açısından tazminat davalarının sonuçlanmasına kadar geçecek sürede ekonomik istikrarlarını sağlayabilmeleri için oldukça olumlu bir adımdır.

Zarar gören kişinin tanımında da iki Konvansiyon arasında önemli bir farklılık söz konusudur. Roma Konvansiyonu, zarar gören olarak yeryüzünde bulunan kişileri işaret ederken Genel Tehlike

Konvansiyonu üçüncü kişi ifadesini tercih eder. Üçüncü kişi kapsamında birden fazla hava aracının neden olduğu zararın varlığı halinde diğer hava aracında bulunan yolcu da yer alır. Benzer şekilde hava aracı ile kargo gönderen ve kargo alıcısı da diğer hava aracı açısından üçüncü kişi kapsamında olacağından Genel Tehlike Konvansiyonu'nun tanıdığı sınırsız sorumluluktan faydalanabilecektir.

Söz konusu özellikleri nedeni ile Genel Tehlike Konvansiyonu'nun, Roma Konvansiyonu karşısında öne çıktığını ifade edilebilir. Yine de bu özelliklerin uygulama alanı bulup bulmayacağı, Konvansiyonun henüz yürürlüğe girmemesi nedeni ile belirsizliğini korumaktadır.

KAYNAKÇA

- ABEYRATNE** Ruwantissa, Liability for Third Party Damage Caused by Aircraft – Some Recent Developments and Issues, Journal of Transportation Security, Y. 2009, S. 2:3, s. 91-105 – **ABEYRATNE** Recent Developments –
- ABEYRATNE**, Ruwantissa, The ICAO Conventions on Liability for Third-Party Damage Caused by Aircraft, Air and Space Law, Y. 2009, S. 34:6, s. 403-416 – **ABEYRATNE** ICAO Conventions –
- ABEYRATNE**, Ruwantissa, Theoretical Justification for Modernizing the Rome Convention of 1952, Annals of Air and Space Law, Y. 2006, S. 31, s. 185-211 – **ABEYRATNE** Theoretical–
- ANTALYA**, O. Gökhan, Marmara Hukuk Yorumu, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, C. V/1,2, Ankara 2019 – **ANTALYA**, MHY, C. V/1,2 –
- ANTALYA**, O. Gökhan, Manevi Zararın Belirlenmesi ve Manevi Tazminatın Hesaplanması, İstanbul 2017
- BROWN**, Elizabeth Gaspar, The Rome Conventions of 1933 and 1952: Do They Point a Moral, Journal of Air Law and Commerce, Y. 1962, S. 28:4, s. 418-443
- CAPLAN**, Harold, Liability for Third Party Damage on the Ground, Air and Space Law, Y. 2008, S. 33:3, s. 183-213
- CAPLAN**, Harold, Modernization of the 1952 Rome Convention and Protocol, Air and Space Law, Y. 2007, S. 32:2, s. 19-30, – **CAPLAN** Modernization –
- DAVIS** Frederick B., Surface Damage by Foreign Aircraft: The United States and the New Rome Convention, Cornell Law Quarterly, Y. 1952-1953, S. 38:4, s. 570-590 – **DAVIS F.** –
- DAVIS**, W. Jefferson, Liability of Aircraft Carriers, Owners and Operators of Aircrafts, Georgetown Law Journal, Y. 1930, S. 18, s. 214-264
- FITZGERALD**, Gerald, The Protocol to Amend The Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to The Third Parties on The Surface (Rome, 1952), Signed at Montreal, September 23, 1978, Annals of Air and Space Law, Y. 1979, S. 4, s. 29-73
- FRANKLIN**, Mark, Is a Successful New Convention on Airline Liability for Surface Damage Achievable?, Air and Space Law, Y. 2006, S. 31:2, s. 87-97
- FUJITA**, Katsutoshi, Some Considerations for the Modernization of the Rome Convention, in case of Unlawful Interference, Korean Journal of Air and Space Law, Y. 2008, S. 23:1, s. 55-81
- HAVEL**, Brian F. / **SANCHEZ**, Gabriel S., The Principles and Practice of International Aviation Law, Cambridge 2014, s. 318
- HESSE**, Nicky E., The Aircraft Operator's Liability (in International Conventions), Montreal 1953, Yüksek Lisans Tezi
- IDE**, John Jay, The History and Accomplishments of the International Technical Committee of Aerial Legal Experts (CITEJA), Journal of Air Law, Y. 1932, S. 3:1, s. 27-49

- JENNISON**, Michael, Rescuing the Rome Convention of 1952: Six Decades of Effort to Make a Workable Regime for Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties, *Uniform Law Review*, Y. 2005, S. 10:4, s. 785-823
- Journal of Air Law and Commerce*, Y. 1950, S. 17:2, s. 194-224.
- KAFTAL**, Andre, The Problem of Liability for Damages Caused by Aircraft on the Surface, *Journal of Air Law and Commerce*, Y. 1934, S. 5:2, s. 179-232
- KINGSLEY**, Robert / **GATES**, Sam E., Liability to Persons and Property on the Ground, *Journal of Air Law and Commerce*, Y. 1933, S. 4, s. 515-530
- KJELLIN**, Henrik, The New International Regime for Third Party Liability, *Air and Space Law*, Y. 2008, S. 33:2, s. 63-80
- LAUZON**, Gilles, The New ICAO Conventions on Third Party Liability, *Uniform Law Review*, Y. 2009, S. 14:3, s. 676-699
- MAURITZ**, Adriaan Jeroen, Liability of the Operators and Owners of Aircraft for Damage Inflicted to Persons and Property on the Surface, The Hauge 2003
- MILDE**, Michael, *International Air Law and ICAO, Essential Air and Space Law*, Eleven International Publishing, 2016
- MILDE**, Michael, Liability for Damage Caused by Aircraft on the Surface – Past and Current Efforts to Unify the Law, *Zeitschrift für Luft – und Weltraumrecht – ZLW – Y.* 2008, S. 57:4, s. 532-557, – **MILDE** Liability –
- MULLER**, J. Wolterbeek, The CITEJA and Liability Toward Third Persons on the Surface, *Journal of Air Law*, Y. 1933, S. 4:2, s. 235-239
- NEWMAN**, Arthur L. II, Damage Liability in Aircraft Cases, *Columbia Law Review*, Y. 1929, S. 29:8, s. 1039-1051
- NTSB Araç Kayıtları Bölümü, Hava Trafik Kontrolü Kayıtları, NTSB No: DCA01SA060, 21.12.2001 ve The 9/11 Commission Report, 22.07.2004
- SHELLEY**, Leander I., The Draft Rome Convention From Standpoint of Residents and Other Persons in This Country, *Journal of Air Law and Commerce*, Y. 1952, S. 19:3, s. 289-304
- WASSENBERG**, Henri A., Beveiliging van de Burgerluchtvaart en de Economie van de Luchtdienstexploitatie, *Journaal LuchtRecht*, Y. 2002, S. 5, s. 110 vd.
- WEEKS**, Jeffrey, The Future of the Rome Convention on Damage Caused by Aircraft to Third Parties on the Surface: Will All Roads Lead Away from Rome, *International Trade & Business Law*, Y. 2002, S. 7, s. 131-151
- WOLFF**, William C., Liability of Aircraft Owners and Operators for Ground Injury, *Journal of Air Law and Commerce*, Y. 1957, S. 24, s. 203-221
- <https://timeline.911memorial.org/#Timeline/2>, E.T. 09.04.2020
- <https://www.icao.int/Meetings/AMC/ArchivedAssembly/en/a02/wple.htm>, E.T. 10.04.2020, ICAO Legal Committee, Second Session 1948, Minutes and Documents (1948), s. 130-134