

1/1142

T.C.
BAŞBAKANLIK
Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü

Sayı : B.02.0.KKG.0.10/101-1206/4993

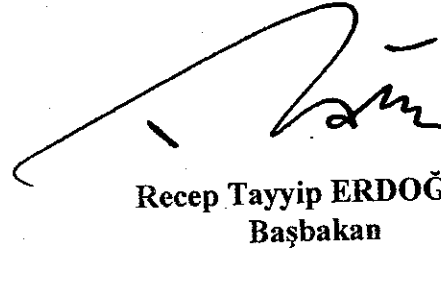
14/11/2005

Konu : Kanun Tasarısı

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışişleri Bakanlığı'na hazırlanan ve Başkanlığınıza arzı Bakanlar Kurulu'nca 31/10/2005 tarihinde kararlaştırılan "Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşmenin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı" ile gerekçesi ilişikte gönderilmiştir.

Gereğini arz ederim.


Recep Tayyip ERDOĞAN
Başbakan

EKİ :
1- Kanun Tasarısı
2- Gerekçe

T.C.B.M.M. BAŞKANLIĞI	
Tali Kom.	- Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm
Esas Kom.	- Dışişleri
Tarih	18.11.2005 1/1142
K. Md.	10/11/2005 8/513
BAŞKAN	13

GEREKKE

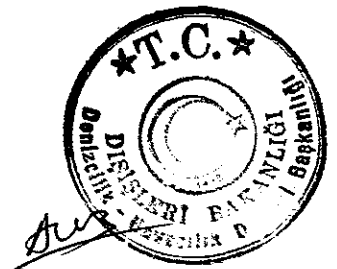
1. Uluslararası hava taşıyıcılarının sorumluluk ve yükümlülüklerine dair 1929 tarihli Varşova Sözleşmesi ile kurulan yolcu ve bagaj sorumluluk sisteminin günümüz şartlarına uygun hale getirilmesi amacıyla hazırlanan "Montreal Sözleşmesi" ülkemiz tarafından da 28 Mayıs 1999 tarihinde imzalanmıştır.

2. Montreal Sözleşmesi yürürlüğe girebilmesi için gereken 30. onay belgesinin de temin edilmesini müteakip 4 Kasım 2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ülkemizin Sözleşme'ye taraf olabilmesi için iç onay sürecinin tamamlanarak bu hususun Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü ICAO'ya bildirilmesi gerekmektedir.

3. Montreal Sözleşmesi'nin yerini aldığı Varşova Sözleşmesi, taraf devletlerin sayısının çokluğu açısından yaygın kabul gören bir düzenleme olmasına rağmen, yürürlüğe girdiği 1929 yılından itibaren, özellikle kaza mağdurlarına ödenecek tazminatlara getirdiği sınırların düşük olması nedeniyle havayolu işletmecilerinin çıkarlarına odaklı olarak görülmüş ve tüketici/yolcu çıkarlarını yeterince korumaması nedeniyle bazı hukuk çevrelerinin yoğun eleştirilerine konu olmuştur. Nitekim Varşova Sözleşmesi, hava taşımacılığı sektörüyle birlikte diğer ekonomik ve sosyal koşullarda zaman içinde ortaya çıkan değişikliklere yanıt verebilmesi amacıyla, başlıcaları 1955 Lahey, 1971 Montreal ve 1975 Guatemala Protokolleri olmak üzere devam eden diğer Sözleşmelerle güncelleştirilmeye çalışılmıştır. Ancak, sözkonusu Sözleşmeler etkin bir taraf sayısı elde edememiş ve bu nedenle sistemde parçalanmalara yol açmıştır. Bu durumun yol açtığı olumsuzlukların önüne geçmek amacıyla, bazı Devletlerin havayolu şirketleri kendi aralarında Varşova Sisteminin limitlerinden daha yüksek sınırlar koyan anlaşmalar imzalamışlardır.

Ülkemizin tek bayrak taşıyıcısı olan Türk Hava Yolları da sözkonusu anlaşmaların en önemlisi olan Uluslararası Hava Taşıyıcılar Birliği (IATA) Anlaşması'na 1997 yılında taraf olmak suretiyle, 100.000 SDR' ye (özel çekme hakkı- yaklaşık 152.000 ABD Doları) kadar kusursuz sorumluluğu ve bu sınırın üstünde kalan kusur sorumluluğu bakımından Varşova Sisteminden daha sıkı olan ispat yükünü kabul etmiştir. Ancak, IATA Anlaşması ve aynı nitelikteki diğer taşıyıcılararası anlaşmalar özel hukuka tabi anlaşmalar olup, uluslararası hukuk açısından kanun/anlaşma niteliği taşımadıklarından Devletleri bağlamamakta ve bu nedenle Varşova Sistemi Sözleşmelerini değiştirmemektedirler. Dolayısıyla, mevcut sistemde konuyu uluslararası kamu hukuku açısından Varşova Sistemi ve bunu tamamlayan "taşıyıcılararası özel hukuk anlaşmaları" düzenlemektedir. 1999 Montreal Sözleşmesi'nin en önemli yenilikçi özelliklerinden birisi, bu iki kollu sistemin hükümlerini tüketici/yolcu menfaatlerini daha etkin bir şekilde koruyacak şekilde harmanlayarak tek bir belge haline getirmiş olmasıdır.

4. Montreal Sözleşmesi "hava yolu taşıyıcısının sınırsız sorumluluğu" kavramını getirmektedir. Eski sistem, yolcunun ölümü veya yaralanması durumlarında taşıyıcıya sınırlı bir sorumluluk getirmekte iken, yeni Sözleşme iki aşamalı bir tazminat sistemi öngörmektedir. Buna göre ilk aşama, taşıyıcının kusuruna bağlı olmayan 100.000 SDR'ye kadar mutlak bir sorumluluk getirmektedir. İkinci aşama ise, taşıyıcının kusuru karinesine dayanmakta olup sorumluluk sınırı içermemektedir.



5. Montreal Sözleşmesi'nin diğer önemli özellikleri ise aşağıda sıralanmıştır:

-Hava taşıyıcılarına, uçak kazaları sonucunda dava açmaya yetkili olan kişilere acil ekonomik gereksinimlerini karşılamak üzere gecikmeksizin ön ödeme yükümlülüğü getirmekte, bu ödemenin miktarı konusunda yerel hukuku yetkili kılmakta ve bu tutarın dava sonucunda hükmedilecek tazminattan mahsup edilmesini öngörmektedir.

-Hava taşıyıcıları tazminatların ödenmesini olanaklı kılacak sigortanın sağlanmış olduğuna ilişkin kanıt belgesini sunmaya mecbur tutulmaktadır.

-Tazminatların kısa sürede ödenmesini sağlayan hızlı bir yargılama yöntemi getirmektedir.

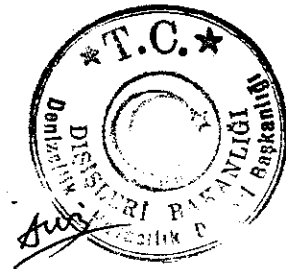
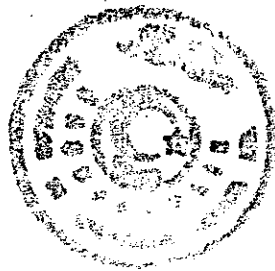
-Tazminat davalarının, belli koşulların varlığına bağlı olarak, kazanın meydana geldiği ülkenin mahkemelerinde veya yolcunun daimi ikametgahının bulunduğu ülke mahkemelerinde açılabilmesine olanak tanımaktadır.

-Tazminat davalarında önemli kanıt nitelikleri bulunan standart yolcu, bagaj ve kargo belgelerinin basitleştirilmesi ve yenilenmesini sağlamaktadır.

6. Sonuç olarak, Montreal Sözleşmesi yerine geçtiği eski Anlaşma ve Sözleşmeleri hukuk tekniği ve anlaşma yazımı açısından başarıyla birleştirmiş ve taşıyıcı ile yolcu/tüketici çıkarları arasındaki hassas dengeyi koruma amacına ulaşmıştır.

Ülkemiz Sözleşmeyi 28 Mayıs 1999 tarihinde imzalamış ancak, henüz onaylamamıştır. Uçak kazalarına ilişkin tazminat konularında önemli bir reform niteliği taşıyan Sözleşme, yukarıda belirtildiği üzere 4 Kasım 2003 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, Akit Devletler arasında gerçekleşecek olan hava taşımalarından doğan kazalarda uçak yolcularını maddi açıdan koruma altına almayı amaçlamaktadır. Bu bağlamda, uluslararası sivil havacılık sektöründe bir anlamda yeni bir düzene geçilmesini sağlayacak mezkur Sözleşme'nin, ülkemiz tarafından da onaylanması fayda sağlayacaktır.

7. Sözleşmenin onay işlemlerinin ülkemiz tarafından tamamlanmasını müteakip keyfiyetin ICAO'ya bildirilmesi aşamasında, Sözleşme'nin 57'inci maddesinde üye ülkelere tanınan imkan çerçevesinde, Sözleşme hükümlerinin, ticari olmayan amaçlar için doğrudan Türkiye Cumhuriyeti tarafından gerçekleştirilen ve işletilen hava yoluyla uluslararası taşımacılığa ve Türkiye Cumhuriyeti Devletinde kayıtlı ya da onun tarafından kiralanmış olup, tüm kapasitesi Türk askeri makamlarınca ya da bu makamlar adına ayrılmış olan hava araçlarında sözkonusu askeri makamların yolcu, kargo ve bagaj taşımalarına uygulanmayacağı yönünde çekince beyanında bulunulacaktır.



ÇEKİNCE BEYANI

Ben, Abdullah Gül, Türkiye Cumhuriyeti Dışışleri Bakanı olarak,

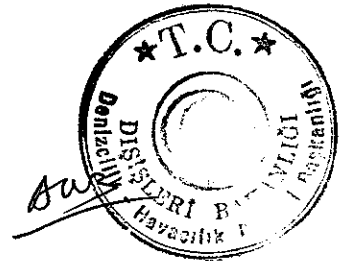
Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti'nin, 1999 yılında Montreal'de imzalanan Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme'nin 57. maddesine uygun olarak aşağıda maruz çekinceyi koyduğunu İLAN EDERİM.

"Sözkonusu Sözleşme, egemen bir devlet olarak kendi işlev ve vazifeleri bakımından ticari olmayan amaçlar için doğrudan Türkiye Cumhuriyeti tarafından gerçekleştirilen ve işletilen hava yoluyla uluslararası taşımacılığa ve Türkiye Cumhuriyeti Devletinde kayıtlı ya da onun tarafından kiralanmış olup, tüm kapasitesi Türk askeri makamlarınca ya da bu makamlar adına ayrılmış olan hava araçlarında sözkonusu askeri makamların yolcu, kargo ve bagaj taşımalarına uygulanmayacaktır."

İmzam ve mührüm buna tanıktır.

Ankara, (tarih)

İmza



DECLARATION OF RESERVATION

I, Abdullah GÜL, Minister of Foreign Affairs of the Republic of Turkey,

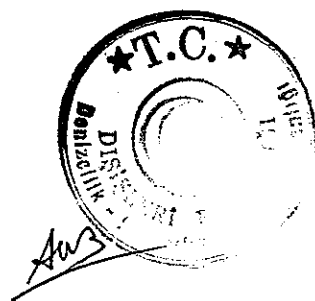
HEREBY DECLARE that the Government of the Republic of Turkey makes the following reservation in accordance with article 57 of the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 1999.

"The said Convention shall not apply to international carriage by air performed and operated directly by the Republic of Turkey for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State and to the carriage of persons, cargo and baggage for Turkish military authorities on aircraft registered in or leased by the Republic of Turkey, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities."

IN WITNESS WHEREOF, I have hereunto set my hand and seal.

Ankara, 2005

Signature



T/ 976

HAVA YOLUYLA ULUSLARARASI TAŞIMACILIĞA İLİŞKİN BELİRLİ KURALLARIN
BİRLEŞTİRİLMESİNE DAİR SÖZLEŞMENİN ONAYLANMASININ UYGUN BULUNDUĞUNA
DAİR KANUN TASARISI

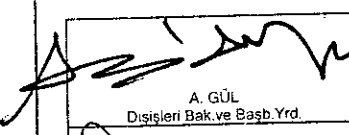
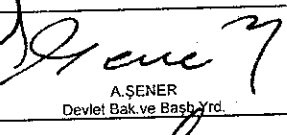
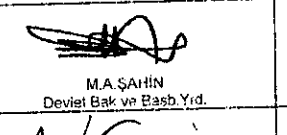
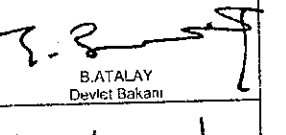
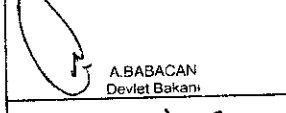
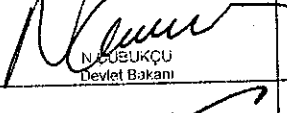
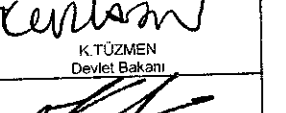
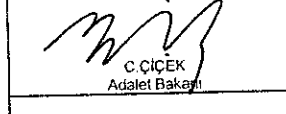
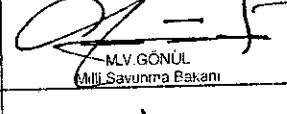
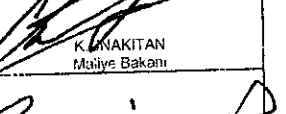
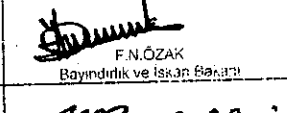
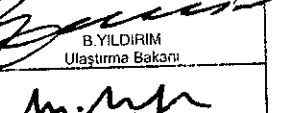
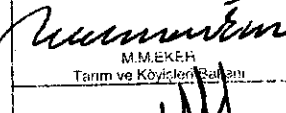
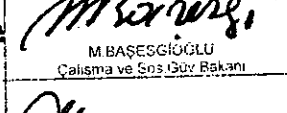
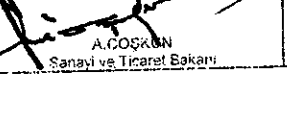
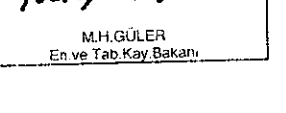
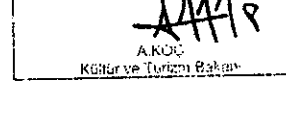
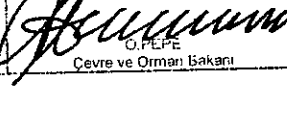
Madde 1- 28 Mayıs 1999 tarihinde Montreal'de imzalanan "Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme"nin çekince ile onaylanması uygun bulunmuştur.

Madde 2- Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Madde 3- Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

Eki

RECEP TAYYİP ERDOĞAN
BAŞBAKAN

 A. GÜL Dışişleri Bak. ve Başb. Yrd.	 A. ŞENER Devlet Bak. ve Başb. Yrd.	 M. A. ŞAHİN Devlet Bak. ve Başb. Yrd.	 B. ATALAY Devlet Bakanı
 A. BABACAN Devlet Bakanı	 M. YADIN Devlet Bakanı	 N. BUKÇU Devlet Bakanı	 K. TÖZMEN Devlet Bakanı
 C. ÇİÇEK Adalet Bakanı	 M. V. GÖNÜL Milli Savunma Bakanı	 A. AKSU İçişleri Bakanı	 K. NAKİTAN Maliye Bakanı
 H. ÇELİK Millî Eğitim Bakanı	 F. N. ÖZAK Bayındırlık ve İskan Bakanı	 R. AKDAĞ Sanayi Bakanı	 B. YILDIRIM Ulaştırma Bakanı
 M. MEKEH Tarım ve Köylükleri Bakanı	 M. BAŞEĞİOĞLU Çalışma ve Sos. Güven. Bakanı	 A. COŞKUN Sanayi ve Ticaret Bakanı	 M. H. GÜLER En. ve Tab. Kay. Bakanı
 A. KOC Kültür ve Turizm Bakanı	 O. PEPE Çevre ve Orman Bakanı		

Dosya No.

101-1206

1457

HAVA YOLUYLA ULUSLARARASI TAŞIMACILIĞA İLİŞKİN BELİRLİ KURALLARIN BİRLEŞTİRİLMESİNE DAİR

SÖZLEŞME

BU SÖZLEŞMENİN TARAF DEVLETLERİ

Buradan itibaren "Varşova Sözleşmesi" olarak anılacak, 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanmış Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme'nin ve ilgili diğer belgelerin özel uluslararası kanunların uyumlaştırılmasına yapmış olduğu önemli katkısını ONAYLAYARAK,

Varşova Sözleşmesi ve ilgili diğer belgelerin modernize ve takviye edilmesi ihtiyacının FARKINDA OLARAK,

Hava yoluyla uluslararası taşımacılıkta müşteri menfaatlerinin korunmasının sağlanmasının önemini ve zararın ödenmesi prensibine dayalı olarak adil tazminatlara dair gerekliliği KABUL EDEREK,

Uluslararası hava taşımacılığı faaliyetlerinin ve sorunsuz bir yolcu, bagaj ve kargo akışının, 7 Aralık 1944 tarihinde Chicago'da yapılan Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşme'nin ilke ve amaçlarına uygun olarak düzgün bir şekilde geliştirilmesinin istendiğini YENİDEN TEYİT EDEREK,

Yeni bir Sözleşme akdinin, havayoluyla uluslararası taşımacılığı idare eden belirli kuralların daha ileri bir düzeyde uyumlaştırılması ve kanunlaştırılması için ortaklaşa bir devlet faaliyetinin, menfaatlerin adil bir dengesini sağlamak için en uygun araç olacağına KANAAT GETİREREK,

AŞAĞIDA BELİRTİLEN BİÇİMDE ANLAŞMA SAĞLAMISLARDIR:

I. BÖLÜM

Genel Koşullar

Madde 1 – Uygulamanın Kapsamı

1. Bu Sözleşme ücret karşılığında hava aracı ile yapılan bütün uluslararası yolcu, bagaj ya da kargo taşımacılığı için geçerlidir. Bir hava nakliyesi tarafından üstlenilmiş ücretsiz olarak hava aracı ile yapılan taşımalar içinde aynı şekilde geçerlidir.

2. Bu Sözleşmenin amacına uygun olarak, *uluslararası taşımacılık* ifadesi, taraflar arasındaki anlaşmaya bağlı olarak, kalkış ve varış yerlerinin, nakliye ya da aktarmada duraklama olsun ya da olmasın, iki Taraf Devletin sınırları dahilinde ya da, Taraf Devlet olmasa dahi, şayet başka bir devletin sınırları dahilinde durulacak anlaşmalı bir yer varsa anılan yerlerin tek bir Taraf Devletin sınırları dahilinde bulunduğu herhangi taşımacılık faaliyeti anlamına gelmektedir. Başka bir devlette durulacak anlaşmalı bir yerin olmadığı tek bir Taraf Devletin sınırları dahilindeki iki nokta arasında yapılan taşıma bu Sözleşmenin amacına yönelik olarak uluslararası taşımacılık değildir.

3. İster tek bir sözleşme biçiminde ya da bir dizi sözleşmeler şeklinde olsun, eğer bir taşıma hakkında taraflar arasında tek bir taşıma faaliyeti olarak anlaşma sağlanmışsa, birbirini takip eden farklı nakliyeciler tarafından gerçekleştirilecek taşıma bu Sözleşmenin amacına yönelik olarak bölünmemiş tek bir taşıma sayılır ve sadece bir ya da bir dizi anlaşma tamamen aynı devletin sınırları dahilinde gerçekleştirileğinde uluslararası mahiyetini kaybetmez.



4. Bu Sözleşme aynı zamanda V. Bölüm'de belirtilen taşıma biçimlerine, aynı bölümde zikredilen şartlara tabi olarak uygulanır.

Madde 2 – Devlet Tarafından Gerçekleştirilen Taşımalar ve Postaya Ait Kalemlerin Taşınması

1. Bu Sözleşme, Madde 1'de ortaya konulan koşullar kapsamına girmesi şartıyla Devlet ya da yasayla kurulmuş kamu kurumları tarafından gerçekleştirilen taşımalar için uygulanır.
2. Postaya ait kalemlerin taşınmasında nakliyeciyi, nakliyeciler ile posta idareleri arasındaki ilişki için geçerli kurallara uygun olarak, yalnızca ilgili posta idaresine karşı sorumlu olacaktır.
3. Bu maddenin 2. paragrafında verildiği biçimin haricinde, bu Sözleşmenin koşulları postaya ait kalemlerin taşınması için geçerli olmayacaktır.

II. BÖLÜM

Yolcuların, Bagaj ve Kargonun Taşınmasına İlişkin Dokümantasyon ve Tarafların Görevleri

Madde 3 – Yolcular ve Bagaj

1. Yolcuların taşınması açısından, aşağıda belirtilenleri içeren münferit ya da müşterek bir taşıma belgesi verilemelidir.
 - (a) kalkış ve varış yerlerinin bildirimi.
 - (b) eğer kalkış ve varış yerleri tek bir Devletin sınırları dahilinde ise, bir ya da daha fazla anlaşmalı duruş yeri başka bir devletin sınırları kapsamında olduğunda bu tür durulacak yerlerden en az birinin bildirimi.
2. Paragraf 1'de belirtilen bilgileri içeren herhangi farklı bir yöntem, 1. paragrafta anılan belgenin teslimi yerine geçebilir. Eğer bu tür farklı belgeler kullanılıyorsa, taşıyıcı dahil edilen bilginin yazılı bir dokümanı yolcuya teslim edecektir.
3. Taşıyıcı, kontrol edilmiş her parça bagaj için yolcuya bir bagaj tanımlama etiketi verecektir.
4. Geçerli olduğu yerlerde, bu Sözleşmenin: ölüm ya da yaralanma bakımından ve bagajın tahrip olması ya da bagajın kaybı veya bagaja hasar gelmesi ve de gecikmeler açısından taşıyıcının sorumluluklarını hükme bağladığı ve bu sorumlulukları sınırlayabileceği hususunda yolcuya yazılı bir bildirim verilmelidir.
5. Yukarıda verilen paragraflardaki hükümlere riayet etmeme, sorumlüğün sınırlanmasını da içeren bu Sözleşmenin kurallarına her halükarda tabi olacak taşıma kontratının varlığını ya da geçerliliğini etkilemeyecektir.

Madde 4 – Kargo

1. Kargonun taşınmasına ilişkin olarak bir hava sevk fişi verilecektir.
2. Yapılacak taşımanın bir kaydını içeren herhangi farklı bir yöntem bir hava sevk fişinin teslimi yerine geçebilir. Eğer bu tür farklı bir yöntem kullanılıyorsa, nakliyeciyi gönderenin talimatı halinde, taşıyıcı nakliyeciyi gönderene, gönderilen nakliyenin tanımlanmasına ve bu tür farklı bir yöntemin içerdiği kayıtlara dahil bilgilere ulaşılmasına imkan veren bir kargo makbuzatı verilecektir.



Madde 5 – Hava Sevk Fişi ya da Kargo Makbuzunun İçeriği

Hava sevk fişi ya da kargo makbuzu aşağıda verilenleri içermelidir:

- (a) kalkış ve varış yerlerinin belirtilmesi,
- (b) eğer kalkış ve varış yerleri tek bir Devletin sınırları dahilinde ise, bir ya da daha fazla anlaşmalı duruş yeri başka bir devletin sınırları kapsamında olduğunda bu tür durulacak yerlerden en az birinin belirtilmesi; ve
- (c) gönderilen nakliyenin ağırlığını belirtilmesi.

Madde 6 – Kargonun Mahiyetine İlişkin Belge

Eğer gerekliyse, gümrük, polis ve benzer kamu otoritelerinin formalitelerinin karşılanması amacıyla nakliyyeyi gönderenin kargonun mahiyetini belirten bir belge vermesi istenebilir. Bu madde, taşıyıcıya bu nedenle hiçbir görev, yükümlülük ve sorumluluk yüklemes.

Madde 7 – Hava Sevk Fişinin Tanımı

1. Hava sevk fişi nakliyyeyi gönderen tarafından üç (3) orijinal parça olarak yazılacaktır.
2. İlk parça "taşıyıcı için" olarak işaretlenecek, nakliyyeyi gönderen tarafından imzalanacaktır. İkinci parça "alıcı" olarak işaretlenecek, gönderen ve taşıyıcı tarafından imzalanacaktır. Üçüncü parça, kargo kabul edildikten sonra kargoyu gönderene verecek olan taşıyıcı tarafından imzalanacaktır.
3. Taşıyıcı ve gönderenin imzaları basılabilir ya da damgalanabilir.
4. Eğer gönderenin isteği doğrultusunda hava sevk fişini taşıyıcı yazarsa, taşıyıcı gönderen adına, aksi ispata tabi olarak, bu şekilde hareket etmiş sayılacaktır.

Madde 8 – Çoklu Paketlerin Dokümantasyonu

Birden fazla paket olduğu durumlarda:

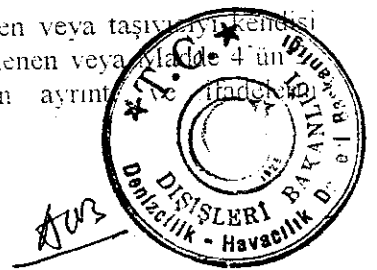
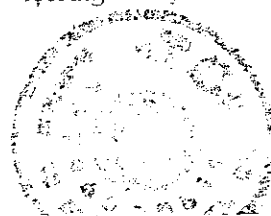
- (a) Kargo taşıyıcısı, gönderenden ayrı ayrı sevk fişleri yazmasını isteme hakkına sahiptir.
- (b) Gönderen, Madde 4'ün 2. paragrafında anılan farklı yöntemler kullanıldığında taşıyıcıdan ayrı ayrı kargo makbuzları vermesini isteme hakkına sahiptir.

Madde 9 – Dokümanter Gerekliliklere Riayetsizlik

Maddeler 4 ve Madde 8'de verilen hükümlere riayetsizlik, sorumlüğün sınırlanmasını da içeren bu Sözleşmenin kurallarına her halükarda tabi olacak taşıma kontratının varlığını ya da geçerliliğini etkilemeyecektir.

Madde 10 – Dokümantasyonun Ayrıntıları İçin Sorumluluklar

1. Gönderen, hava sevk fişine kendisi tarafından veya kendi adına eklenen veya taşıyıcı tarafından veya kendi adına yetkilendirmek suretiyle kargo makbuzuna eklenen veya Madde 4'ün 2. paragrafında belirtilen farklı yöntemlerin içerdiği kayıtlara eklenen ayrıntıların doğruluğundan sorumludur.



Yukarıda verilenler, gönderen namına hareket eden kişinin, taşıyıcının acentesi olması durumunda da geçerli olacaktır.

2. Gönderen, kendisinin ya da kendi adına hareket eden birisinin sağlamış olduğu ayrıntılar ve ifadelerin düzensizliğinden, yanlışlık ya da eksikliğinden dolayı gönderenden ya da taşıyıcının sorumlu olduğu herhangi başka kişiden zarar gören taşıyıcının zararını karşılayacaktır,

3. Bu maddenin 1 ve 2. paragraflarına tabi olarak taşıyıcı, kendisinin ya da kendi adına hareket eden birisinin kargo makbuzuna ya da madde 4'ün 2. paragrafında anılan diğer araçlar tarafından tutulan kayıtlara girilen ayrıntılar ve ifadelerin düzensizliğinden, yanlışlık ya da eksikliğinden dolayı taşıyıcıdan ya da gönderenin sorumlu olduğu herhangi başka kişiden zarar gören gönderenin zararını karşılayacaktır.

Madde 11 – Dokümantasyonun Kanıt Gücü

1. Hava sevk fişi ya da kargo makbuzu kontratın tamamlandığına, kargonun kabul edildiğine ve bu çerçevede belirlenen koşulların kabul edildiğine dair kesin olmayan karine teşkil eder.

2. Hava sevk fişinde ya da kargo makbuzunda ağırlık, ebat ve kargonun paketlenmesine ve aynı zamanda paketlerin sayısına ilişkin ifadeler de kesin olmayan karine teşkil eder. Kargonun miktarı, hacmi ve durumuna ilişkin ifadeler ise, taşıyıcı tarafından gönderenin eşliğinde kontrol edilmiş ve hava sevk fişinde ya da kargo makbuzunda kontrol edilmiş olarak belirtilmedikleri ya da kargonun görünürdeki durumuna ilişkin olmadıkları müddetçe taşıyıcı aleyhine delil teşkil etmeyecektir.

Madde 12 – Kargoyu Nizam Hakkı

1. Taşıma kontratındaki bütün yükümlülüklerini yerine getirme sorumluluğuna tabi olarak gönderen, kargoyu kalkış ya da varış havaalanında geri çekmek, ya da herhangi bir inişte kargoyu sefer istikametinde durdurmak, ya da kargonun varış yerinde veya sefer istikametinde daha önceden tayin edilen bir alıcıdan başka birisine verilmesi için istekte bulunmak, ya da kalkış havaalanına geri getirilmesini istemek suretiyle kargoyu nizam hakkına sahiptir. Gönderen bu nizam hakkını taşıyıcı ya da diğer göndericilere zarar verecek biçimde tatbik etmemeli ve bu hakkının tatbikinden kaynaklanan her türlü masrafı ödemelidir.

2. Gönderenin talimatlarını yerine getirmek mümkün değilse taşıyıcı göndereni derhal bilgilendirmelidir.

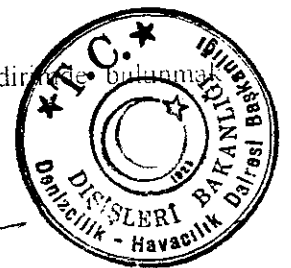
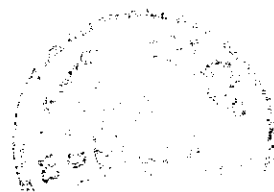
3. Eğer taşıyıcı, kargonun nizamı için gönderenin talimatını hava sevk fişinin ya da kargo makbuzunun gönderen için olan parçasının düzenlenmesini talep etmeksizin yerine getirirse, taşıyıcı gönderenden tazminat hakkı zarar görmeksizin, hava sevk fişi ya da kargo makbuzunun o parçasını kanunen elinde bulunduran herhangi bir şahsa karşı bu durumla ilgili olarak meydana gelecek her türlü zarardan sorumlu olacaktır.

4. Gönderene verilen hak, madde 13'e göre alıcının haklarının başladığı anda sona erer. Bununla birlikte, alıcı kargoyu kabul etmeyi reddederse, ya da alıcı ile bağlantı kurulamazsa, gönderen nizam hakkını geri alır.

Madde 13 – Kargonun Teslimatı

1. Madde 12 kapsamında gönderenin hakkını tatbik ettiği durumların haricinde, kargo varış yerine ulaştığında alıcı, ödenmesi gereken masrafları ödemek ve taşımanın koşullarına uygunluk sağlamak suretiyle kargonun kendisine teslim edilmesini isteyebilir.

2. Başka türlü anlaşma sağlanmadığı sürece, kargo ulaşır ulaşmaz alıcıya bildirilerek bulunmak taşıyıcının görevidir.



ANB

3. Eğer taşıyıcı kargonun kaybolduğunu kabul ederse, ya da kargo ulaşmış olması gereken tarihten sonraki yedi (7) günün bitiminde ulaşmamışsa alıcı; taşıma anlaşmasından doğan haklarını taşıyıcıya karşı uygulama hakkına sahiptir.

Madde 14 – Gönderen ve Alıcı Haklarının Tatbiki

Gönderen ve alıcı, taşıma anlaşması tarafından tanzim edilmiş yükümlülüklerini yerine getirmeleri koşuluyla, her biri kendi adına, ama kendi çıkarına ya da bir başkasınınine yönelik hareket ediyor olsun, sırasıyla Madde 12 ve Madde 13 ile kendilerine verilen hakları tatbik edebilirler.

Madde 15 – Gönderen ve Alıcının İlişkileri ya da Üçüncü Tarafların Karşılıklı İlişkileri

1. Madde 12, Madde 13 ve Madde 14, ne gönderen ile alıcı arasındaki ilişkileri ve hakları, ne de gönderenden ya da alıcıdan türemiş üçüncü tarafların karşılıklı ilişkilerini etkilemez.
2. Madde 12, Madde 13 ve Madde 14'ün koşulları sadece hava sevk fişi ya da kargo makbuzunda özel koşullar ile değiştirilebilir.

Madde 16 – Gümrük, Polis ve Diğer Kamu Otoritelerinin Formaliteleri

1. Gönderen, kargonun alıcıya teslim edilebilmesinden önce, gümrük, polis ve diğer kamu otoritelerinin gerekliliklerini yerine getirmek için gerekli olan bu tür bilgi ve böyle belgeleri sağlamalıdır. Gönderen, hasar taşıyıcının, çalışanının ya da temsilcisinin bir kusuruna bağlı olarak meydana gelmediği sürece, bu tür bilgi ve belgelerin yokluğu, yetersizliği ve düzensizliğinden kaynaklanacak her türlü hasar için taşıyıcıya karşı sorumludur.
2. Taşıyıcı, bu tür bilgi ve belgelerin doğruluğunu ya da yeterliliğini araştırmak konusunda herhangi bir yükümlülük altında değildir.

III. BÖLÜM

Taşıyıcının Sorumluluğu ve Hasar İçin Tazminatın Kapsamı

Madde 17 – Yolcuların Ölümü ve Yaralanması – Bagajın Hasara Uğraması

1. Taşıyıcı, bir yolcunun ölümü ya da bedensel yaralanması durumunda uğranmış hasara karşı sadece; ölüm ya da yaralanmaya sebebiyet veren kazanın hava aracının içinde ya da herhangi yükleme veya boşaltma faaliyeti sırasında meydana gelmiş olması halinde sorumludur.
2. Taşıyıcı, kontrol edilmiş bagajın tahrip olması ya da kaybolması ya da bagaja zarar gelmesi durumunda uğranmış hasara karşı sadece, bagajın tahrip olmasına ya da kaybolmasına ya da bagaja zarar gelmesine neden olan olayın hava aracı içinde ya da kontrol edilmiş bagajın taşıyıcının sorumluluğu altında bulunduğu bir esnada meydana gelmiş olması halinde sorumludur. Fakat, eğer hasar bagajın kendi içinde bulunan kusurlardan, bagajın kalite ve kötülüğünden kaynaklanıyorsa, taşıyıcı bu kapsama kadar sorumlu değildir. Kişisel eşyalar dahil olmak üzere, kontrol edilmemiş bagajların olduğu durumlarda, eğer hasar taşıyıcının, ya da bir çalışanının ya da acentesinin bir kusuruna bağlı olarak meydana gelmişse, taşıyıcı sorumludur.
3. Eğer taşıyıcı kontrol edilmiş bagajın kaybolduğunu kabul ederse, ya da kontrol edilmiş bagaj ulaşmış olması gereken tarihten sonraki yirmi bir (21) günün bitiminde ulaşmamışsa yolcu; taşıma anlaşmasından doğan haklarını taşıyıcıya karşı uygulama hakkına sahiptir

4. Başka türlü belirtilmediği müddetçe, bu Sözleşmede "bagaj" terimi hem kontrol edilmiş bagaj hem de kontrol edilmemiş bagaj anlamına gelir.

Madde 18 – Kargonun Hasara Uğraması

1. Taşıyıcı, kargonun tahrip olması ya da kaybolması ya da kargoya zarar gelmesi durumunda uğranmış hasara karşı sadece, hasara bu şekilde uğranmasına neden olan olayın hava yoluyla taşıma esnasında meydana gelmiş olması durumunda sorumludur.

2. Fakat, eğer kargonun tahrip olmasının, kaybolmasının ya da kargoya zarara gelmesinin aşağıda verilen olaylardan birinin ya da daha fazlasının bir sonucu olarak meydana geldiğini ispatlarsa, taşıyıcı ve bu kapsama kadar sorumlu değildir:

- (a) kargonun kendi içinde bulunan kusurlardan, kargonun kalite ve kötülüğünden;
- (b) kargonun paketlenmesinin taşıyıcı, bir çalışan ya da acentesi dışında birisi tarafından kusurlu olarak yapılmış olmasından;
- (c) savaş ya da silahlı çatışma;
- (d) kargonun girişi, çıkışı ya da geçişi ile bağlantılı olarak gerçekleştirilen bir kamu otoritesi faaliyeti.

3. Bu maddenin birinci paragrafının anlamı dahilinde hava yolu ile taşıma, kargonun taşıyıcının sorumluluğu altında bulunduğu dönemi kapsamaktadır.

4. Hava yoluyla taşıma süresi, karada, deniz yoluyla ya da kara içinde su yoluyla havaalanı dışında gerçekleştirilen herhangi taşıma faaliyetini içermez. Eğer, bununla birlikte: yükleme, teslimat ya da aktarma amacıyla bir hava yoluyla taşıma anlaşmasının yerine getirilmesinde bu tür bir taşıma yer alırsa, aksi ispata tabi olacak biçimde, herhangi bir hasarın hava yoluyla taşıma sırasında meydana gelen bir olayın neticesi olduğu varsayılacaktır. Eğer bir taşıyıcı, taraflar arasında hava yoluyla taşıma olacak biçimde anlaşması yapılmış bir taşımanın tamamının ya da bir kısmının nakliyesini, gönderenin izni olmaksızın başka bir nakliye biçimi ile değiştirecek olursa, başka bir nakliye biçimiyle yapılan bu tür bir taşıma hava yoluyla taşıma süreci dahilinde sayılacaktır.

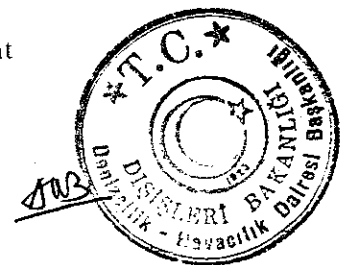
Madde 19 – Gecikme

Taşıyıcı, yolcuların, bagaj ve kargonun hava yoluyla taşınmasındaki gecikmelerde meydana gelen hasardan sorumludur. Bununla birlikte taşıyıcı, eğer kendisinin ya da çalışanlarının ve acentesinin hasardan kaçınmak için gerekli kılınabilecek bütün önlemleri aldıklarını veya kendisi ya da çalışanları ve acentaları için bu tedbirleri almanın olanaksız olduğunu ispatlarsa, gecikmeden kaynaklanan hasar için sorumlu olmayacaktır.

Madde 20 – Beraat

Taşıyıcının, hasarın tazminat talep eden kişinin veya kendisinin haklarını aldığı kişinin, kusuru ya da başka bir yanlış fiili ya da ihmali neticesinde oluştuğunu ya da buna bir katkısı olduğunu kanıtlaması durumunda, taşıyıcı hasara neden olan ya da katkısı bulunan bu tür kusurun, ya da yanlış fiilin ya da ihmalin kapsamı doğrultusunda hak talep eden kişiye karşı sorumluluklarından kısmen ya da tamamen temize çıkacaktır. Bir kişinin ölümü ya da yaralanması nedeniyle bir başka şahıs tarafından tazminat talep edildiğinde taşıyıcı aynı şekilde, hasara; ölen ya da yaralanan kişinin kusuru ya da diğer yanlış bir fiili ya da ihmali sonucu neden olduğunu ya da katkısı bulunduğunu ispatladığı ölçüde sorumluluklarından kısmen ya da tamamen temize çıkacaktır. Bu madde, Madde 21'in ilk paragrafı dahil olmak üzere, bu Sözleşmedeki bütün sorumluluk koşullarına tatbik edilecektir.

Madde 21 – Yolcuların Ölümü ya da Yaralanması Durumunda Tazminat



1. Her yolcu için 100 000 Özel Çekme Hakkını aşmayan Madde 17'nin 1. paragrafı kapsamında doğan hasarlar için taşıyıcı, sorumluluğunu kabul etmeme ya da sınırlama imkanına sahip olmayacaktır.

2. Taşıyıcı, her yolcu için 100 000 Özel Çekme Haklarının aşıldığı kapsamda Madde 17'nin 1. paragrafı dahilinde doğan hasarlar için, aşağıda verilenleri ispatlaması durumunda, sorumlu olmayacaktır:

- (a) bu tür bir hasar taşıyıcının ya da onun çalışanları ya da acentelerinin kusuru ya da diğer yanlış bir fiili ya da ihmali sonucu meydana gelmiş olması; ya da
- (b) bu tür bir hasar sadece üçüncü bir tarafın bir kusuru ya da diğer yanlış bir fiili ya da ihmali sonucu meydana gelmiş olması.

Madde 22 – Gecikme, Bagaj ve Kargoyla Bağlantılı Olarak Sorumluluk Sınırları

1. Madde 19'da belirtilen biçimde yolcu taşımadaki gecikmeden kaynaklanan bir hasar olduğu durumlarda, taşıyıcının her yolcu için sorumluluğu 4 150 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır.

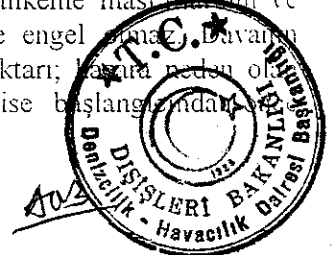
2. Bagaj taşımacılığında, kontrol edilmiş bagajın taşıyıcının sorumluluğuna verildiği anda yolcu bagajın ulaşacağı yerde teslimi ile ilgili özel bir fayda beyanında bulunmadığı ve durumun gerektirmesi halinde ilave bir ödeme yapmadığı müddetçe, taşıyıcının bagajın tahrip olması, kaybolması ya da bagaja hasar gelmesi halinde her yolcu için sorumluluğu 1 000 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır. Diğer durumda, ödenecek toplamın, yolcunun varıştaki teslimatta sağlayacağı gerçek faydadan fazla olduğunu ispatlamadığı müddetçe, taşıyıcı beyan edilen toplamı aşmayan bir miktar ödemekle sorumlu olacaktır.

3. Kargo taşımacılığında, kontrol edilmiş kargonun taşıyıcının sorumluluğuna verildiği anda gönderen kargonun ulaşacağı yerde teslimi ile ilgili özel bir fayda beyanında bulunmadığı ve durumun gerektirmesi halinde ilave bir ödeme yapmadığı müddetçe, taşıyıcının kargonun tahrip olması, kaybolması ya da kargoya hasar gelmesi halinde her kilogram için sorumluluğu 17 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır. Diğer durumda, ödenecek toplamın, gönderenin varıştaki teslimatta sağlayacağı gerçek faydadan fazla olduğunu ispatlamadığı müddetçe, taşıyıcı beyan edilen toplamı aşmayan bir miktar ödemekle sorumlu olacaktır.

4. Kargonun bir parçasının ya da içindeki malzemelerden herhangi birinin tahrip olması, kaybolması ya da gecikmesi durumunda, taşıyıcının sorumluluğunun sınırlı olduğu miktarın belirlenmesinde dikkate alınacak ağırlık, sadece ilgili paket ya da paketlerin ağırlığı olacaktır. Bunun yanı sıra, kargonun bir parçasının ya da içindeki malzemelerden herhangi birinin tahrip olması, kaybolması ya da gecikmesi, aynı sevk fişinin ya da aynı makbuzun ya da, basılı değilse, Madde 4'ün 2. paragrafında anılan farklı bir yöntemin içerdiği aynı kayıtların kapsadığı diğer paketlerin değerini etkiliyorsa, sorumluluk sınırının belirlenmesinde bu tür bir paketin ya da paketlerin de toplam ağırlıkları dikkate alınmalıdır.

5. Bir çalışanın ya da acentenin bir fiil ya da ihmalinin gerçekleşmesi durumunda çalışan ya da temsilcinin istihdamları kapsamında hareket ettiklerinin de ispatlanması kaydıyla, eğer hasarın, taşıyıcının, bir çalışanın ya da temsilcisinin hasar vermek niyetiyle ya da hasarın muhtemelen oluşacağı bilinerek dikkatsizce yaptığı bir fiili veya ihmali neticesinde oluştuğu ispatlanırsa, bu maddenin 1. ve 2. paragraflarındaki koşullar geçerli olmayacaktır.

6. Madde 21 ve bu maddede öngörülen sınırlar mahkemenin, kendi kurallarına uygun olarak, ilaveten, faizler dahil olmak üzere dava münasebetiyle davacının maruz kaldığı mahkeme masraflarının ve diğer harcamaların tamamını ya da bir kısmını hüküm olarak vermesine engel olmaz. Davanın mahkeme masrafları ve diğer harcamaları dışında, hükmedilen hasarın miktarı, hasarın neden olduğu olayın tarihinden itibaren altı aylık süreç içerisinde ya da dava daha sonra ise başlangıcından itibaren altı aylık süre içerisinde belirlenir.



taşıyıcının yazılı olarak davacıya önerdiği miktarı geçmezse, yukarıda verilen koşul uygulanmayacaktır.

Madde 23 – Para Birimlerinin Dönüşümü

1. Özel Çekme Hakkı bağlamında bu Sözleşmede bahsedilen miktarlar, Uluslararası Para Fonu tarafından tanımlanan özel Çekme Hakkına atıfta bulunuyor sayılacaktır. Adli yargılama durumunda, bu toplamın ulusal para birimlerine çevirimi, yargılamanın yapıldığı tarih itibarıyla bu tür ulusal para birimlerinin Özel Çekme Hakkı bakımından değerine göre yapılacaktır. Uluslararası Para Fonu'nun üyesi olan bir taraf devletin ulusal para biriminin özel Çekme Hakkı açısından değeri, Uluslararası Para Fonu tarafından yargılamanın yapıldığı tarihte o devletin işlem ve para hareketi için tatbik ettiği değerlendirme yöntemine uygun olarak hesaplanacaktır. Uluslararası Para Fonu'nun üyesi olmayan bir taraf devletin ulusal para biriminin özel Çekme Hakkı açısından değeri, o devlet tarafından tayin edilen bir usule göre hesaplanacaktır.

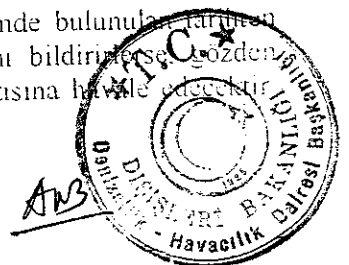
2. Bununla birlikte, Uluslararası Para Fonunun üyesi olmayan ve kanunları bu maddenin birinci paragrafındaki koşulların uygulanmasına imkan tanımayan devletler onaylanma ya da katılma zamanında ya da ondan sonraki herhangi bir zamanda, Madde 21'de öngörülen taşıyıcıya ait sorumluluk miktarının, kendi bölgeleri dahilinde yargılama sürecinde her yolcu için 1 500 000 parasal birimine, Madde 22'nin 1. paragrafı ile ilgili olarak yolcu başına 62 500 para birimine, Madde 22'nin 2. paragrafı ile ilgili olarak yolcu başına 15 000 para birimine ve Madde 2'nin 3. paragrafı ile ilgili olarak da kilogram başına 250 para birimine karşılık gelen bir miktarda sabitlendiğini ilan edebilir. Bu para birimi, altmış beş buçuk (65,5) miligram binde 900 avar altın değerine tekabül etmektedir. Bu miktarlar ondalıklı oranlarda ilgili ulusal para birimine çevrilebilir. Bu meblağların ulusal para birimlerine çevirimi devletin kanunlarına uygun olarak yapılacaktır.

3. Bu maddenin 1. paragrafının son cümlesinde bahsedilen hesaplama ve bu maddenin 2. paragrafında bahsedilen dönüşüm yöntemi, bu maddenin ilk paragrafının ilk üç cümlesinin uygulanması halinde ortaya çıkacağı üzere Madde 21 ve Madde 22'deki miktarlar için Taraf Devletin ulusal para biriminde mümkün olduğunca aynı gerçek değeri yansıtacak biçimde gerçekleştirilmelidir. Taraf Devletler, bu Sözleşmeye ait bir onaylama, kabul, onama ya da katılma belgesini tevdi ederken veya bunlardan herhangi birinde bir değişiklik olduğunda, duruma bağlı olarak, bu maddenin 1. paragrafına göre olan hesaplama usulünü ya da bu maddenin 2. paragrafına konu çevirimin sonuçlarını depozitere bildirecektir.

Madde 24 – Limitlerin Gözden Geçirilmesi

1. Madde 25'in koşullarına zarar vermeden ve aşağıda verilen paragraf 2'ye tabi olmak kaydıyla, Maddeler 21, Madde 22 ve Madde 23'te öngörülen meblağlar, Depoziter tarafından 5 (beş) yıllık zaman dilimlerinde gözden geçirilecektir. Bu tür gözden geçirmelerin ilki, bu Sözleşmenin yürürlüğü girdiği tarihten sonraki beşinci yılın sonunda, veya eğer sözleşme imzaya açıldığı ilk tarihten itibaren beş yıl içerisinde yürürlüğe girmezse, yürürlüğe girdiği tarihin ilk senesi içerisinde, bir önceki gözden geçirmeden bu zamana ya da ilk durumda olduğu üzere bu Sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihten buyana birikmiş enflasyon oranına tekabül eden bir enflasyon faktörüne atfen gerçekleştirilecektir. Enflasyon faktörünü belirlemede kullanılacak enflasyon oranı ölçüsü, Madde 23'ün 1. paragrafında bahsedilen Özel Çekme Hakkı'nı oluşturan Devletlerin Tüketici Fiyat Endekslerindeki yıllık artış ya da azalmaların ağırlıklı ortalaması olacaktır.

2. Yukarıda verilen paragrafta anılan gözden geçirme de, enflasyon faktörünün yüzde 10'u aştığı sonucuna varılırsa, Depoziter, Taraf Devletlere sorumluluk sınırlarının tekrar gözden geçirilmesi hususunda bildirimde bulunmalıdır. Bu tür herhangi bir gözden geçirme, Taraf Devletlere bildirildiği tarihten altı (6) ay sonra yürürlüğe girecektir. Eğer Taraf Devletlere bildirimde bulunulan tarihten sonraki üç (3) ay içerisinde Taraf Devletlerin çoğunluğu onaylamadıklarını bildirirse, gözden geçirme yürürlüğe girmeyecek. Depoziter bu konuyu Taraf Devletler toplantısına havale edecektir.



Depoziter, herhangi bir gözden geçirmenin yürürlüğe girecek sonuçlarını derhal bütün Taraf Devletlere bildirecektir.

3. Bu maddenin ilk paragrafına karşın, taraf devletlerin üçte birinin buna dair bir talep belirtmeleri halinde ve bir önceki gözden geçirmeden bu zamana kadar geçen süre içerisinde ya da, daha önce yapılmış bir gözden geçirme yoksa, bu Sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihten buyana, birinci paragrafta anılan enflasyon faktörünün yüzde 30'u geçmiş olması koşuluna bağlı olarak, bu maddenin ikinci paragrafında anılan prosedür, herhangi bir zamanda uygulanacaktır. Bu maddenin birinci paragrafında tarif edilen prosedürü kullanan müteakip gözden geçirmeler, bu paragrafın dahilindeki gözden geçirmelerin tarihlerini takip eden beşinci yılın sonunda başlayan beş yıllık zaman dilimlerinde gerçekleşecektir.

Madde 25 – Limitlerin Şarta Bağlanması

Bir taşıyıcı, taşıma anlaşmasının bu Sözleşme ile sağlanan sorumluluk sınırlamalarından daha fazlasına tabi olmasını ya da sınırsız sorumluluğa tabi olmasını şart koşabilir.

Madde 26 – Sözleşmeye İlişkin Koşulların Hükümsüzlüğü

Taşıyıcıyı bu Sözleşme kapsamında ortaya konmuş sorumluluklardan kurtarmak ya da daha aşağı bir sınırdaki sabitlemek eğilimindeki herhangi bir koşul geçersiz ve hükümsüz olacaktır, fakat herhangi bir koşulun hükümsüzlüğü, bu Sözleşmenin hükümlerine tabi kalacak olan kontratın tamamının hükümsüzlüğünü gerektirmez.

Madde 27 – Sözleşme Yapma Özgürlüğü

Taşıyıcının, herhangi bir taşıma kontratına taraf olmayı, bu Sözleşme kapsamında mevcut olan herhangi bir korumadan feragat etmeyi, ya da bu Sözleşme hükümleri ile zıtlık teşkil etmeyen koşullar koymayı reddetmesine bu Sözleşmede yer alan hiçbir şey engel teşkil etmez.

Madde 28 – Ön Ödemeler

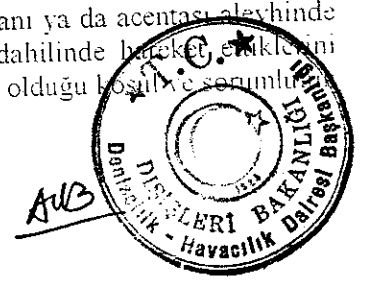
Yolcuların ölümü ya da bedensel yaralanmaları ile sonuçlanan hava aracı kazaları durumunda işletici, eğer kendi ulusal kanunları tarafından gerekli kılınırsa, tazminat talep etme hakkına sahip gerçek kişi ya da kişilere onların acil ekonomik gereksinimlerini karşılamak amacıyla herhangi bir gecikme olmaksızın ön ödeme yapacaktır. Bu tür bir ödeme sorumluluğun tanınmasını teşkil etmeyecek ve işletici tarafından daha sonra hasar olarak ödenecek miktardan mahsup edilebilecektir.

Madde 29 – Taleplerin Dayanakları

Bu Sözleşme kapsamında ya da kontrat ile ya da haksız fiil davası olarak ya da başka türlü olsun, yolcu, bagaj ya da kargo taşınması ile ilgili olarak bir şekilde meydana gelmiş hasarlara karşı açılmış bir dava; böyle bir davayı açma hakkına sahip olan kişilerin kim oldukları ve kendi haklarının neler oldukları hususuna zarar getirmeksizin, sadece bu Sözleşmede tayin edilen koşullara ve sorumluluk sınırlarına tabi olacak biçimde açılabilir. Bu tür herhangi bir davada cezayı gerektirici, örnek teşkil eden ya da tazminat hükmünde olmayan hasarlar telafi edilir olmayacaktır.

Madde 30 – Çalışanlar, Acenteler – Taleplerin Biraraya Getirilmesi

1. Eğer Sözleşmenin ilgili olduğu bir hasardan dolayı bir taşıyıcının çalışanı ya da acentası tarafından bir dava açılmışsa, bu çalışan ya da acente; istihdamlarının kapsamı dahilinde hareket etmelerini ispatlarsa, bu Sözleşme kapsamında taşıyıcının başvurma hakkına sahip olduğu koşullar ve sorumluluk sınırlarından yararlanma hakkına sahip olacaklardır.



2. Böyle bir durumda taşıyıcıdan, çalışan ya da acentelerinden alınabilecek miktarların toplamı anılan limitleri aşmamalıdır.

3. Kargonun taşınmasına ilişkin hususlar dışında, hasarın bir çalışanın ya da acentenin hasar vermek niyetiyle ya da hasarın muhtemelen oluşacağı bilinerek dikkatsizce yaptığı bir fiili veya ihmali neticesinde oluştuğu ispatlanırsa, bu maddenin 1. ve 2. paragraflarında verilen koşullar geçerli olmayacaktır.

Madde 31 – Şikayetlerin Zamanına Uygun Olarak Yapılması

1. Kontrol edilmiş bagaj ya da kargoyu teslim almaya yetkili şahıs tarafından şikayetsiz olarak alınması, bagaj ve kargonun iyi koşullarda ve sırasıyla Madde 3'ün 2. paragrafında ve Madde 4'ün 2. paragrafında anılan taşıma dokümanına ya da farklı yöntemlerin içerdiği kayıtlara uygun olduklarına dair kesin olmayan karine teşkil eder.

2. Hasar durumunda, teslim almaya yetkili şahıs hasarın fark edilmesinden sonra derhal, ve en geç, kontrol edilmiş bagajlar durumunda alınan tarihten itibaren yedi (7) gün içerisinde, ve kargo halinde de alınan tarihten itibaren on dört (14) gün içerisinde taşıyıcıya şikayette bulunmalıdır. Gecikme durumunda şikayet, en geç bagaj ya da kargonun kendi kullanımına verilmiş olması gereken tarihten itibaren yirmi bir (21) gün içerisinde yapılmalıdır.

3. Her şikayet, yazılı olmalı ve sözü edilen süreler içerisinde verilmeli ya da gönderilmelidir.

4. Eğer yukarıda bahsedilen süreler içerisinde bir şikayette bulunulmazsa, taşıyıcının kötü niyeti olması dışında, taşıyıcı aleyhinde bir dava olamaz.

Madde 32 – Sorumlu Şahsın Vefatı

Sorumlu şahsın ölmesi durumunda, bu Sözleşme koşulları kapsamındaki sorumluluğa ilişkin bir dava, bu şahsın terekelerini kanunen temsil eden şahıslar aleyhinde olacaktır.

Madde 33 – Yargılama Hakkı

1. Hasarlar için bir dava, davacının tercihiyle bağlı olarak, taraf devletlerden birinin sınırları dahilinde, ya taşıyıcının ikametinin ya da esas iş yerinin bulunduğu yerin, ya da taşıyıcının sahip olduğu bir iş yerinin bulunduğu ve bu sözleşmenin aracılığıyla yapıldığı yerin mahkemelerinde ya da varış yerindeki mahkemelerde açılmalıdır.

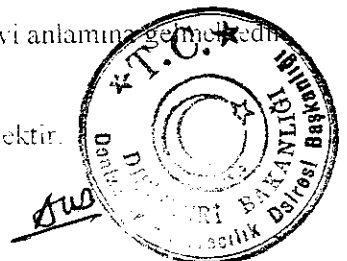
2. Yolcunun ölümü ya da yaralanmasından kaynaklanan hasarlar açısından, bir dava bu maddenin birinci paragrafında değinilen mahkemelerden birinde, ya da kazanın gerçekleştiği esnada yolcunun esas ve daimi ikametgahının bulunduğu ve taşıyıcının gerek kendi hava aracıyla gerek ticari bir anlaşmaya göre bir başka taşıyıcının hava aracıyla gerçekleştirdiği hava yoluyla yolcu taşıma için hizmet faaliyetlerini yürüttüğü ve taşıyıcının kendisinin ya da ticari anlaşmalı olduğu başka bir taşıyıcıya ait ya da kiralanmış bina ve müstemilattan hava yoluyla yolcu taşınması işini yürüttüğü bir taraf devletin sınırları dahilindeki mahkemelerden birinde açılabilir.

3. Paragraf 2'nin amacı doğrultusunda:

(a) "ticari anlaşma", taşıyıcılar arasında yapılmış, acentelik anlaşmasından farklı ve taşıyıcıların hava yoluyla yolcu taşıma için ortak hizmetlerinin koşullarına ilişkin anlaşma anlamına gelmektedir;

(b) "esas ve daimi ikametgah" kaza anında yolcunun sabit ve daimi evi anlamına gelmektedir. Yolcunun milliyeti bu bağlamda belirleyici faktör olmayacaktır.

4. Yargılama Usulü sorunları, davaya bakan mahkemenin kurallarınca çözülecektir.



Madde 34 – Tahkim

1. Bu maddenin koşullarına tabi olmak kaydıyla, kargo için taşımacılık kontratının tarafları, bu Sözleşme kapsamındaki taşıyıcı sorumluluklarına ilişkin ihtilafların tahkim yoluyla çözülmesini şart koşabilirler. Bu tür bir anlaşma yazılı olacaktır.
2. Hak talebinde bulunanın tercihinine bağlı olarak, tahkim usulleri; madde 33'te anılan yargılama yetkilerinin biri dahilinde olacaktır.
3. Hakem ya da uyuşmazlık mahkemesi bu Sözleşmenin koşullarını uygulayacaktır.
4. Bu maddenin 2. ve 3. paragraflarının koşulları her tahkim hükmü ya da anlaşmasının bir parçası sayılacak, ve bunlar tahkim hükmü ya da anlaşmasının sözkonusu paragraflara aykırı herhangi bir şartı geçersiz ve hükümsüz olacaktır.

Madde 35 – Davaların Sınırları

1. Eğer bir dava, varış yerine ulaşma tarihinden ya da hava aracının ulaşmış olması gereken ya da taşınanın durdurulduğu tarihten itibaren hesaplanan iki (2) yıllık bir süreç içerisinde açılmazsa, hasara dair haklar geçersiz olacaktır.
2. Bu sürecin hesaplanması yöntemi, davaya bakan mahkemenin kuralları tarafından tayin edilecektir.

Madde 36 – Müteselsil Taşıma

1. Muhtelif müteselsil taşıyıcılar tarafından gerçekleştirilecek ve Madde 1'in 3. paragrafında verilen tanımın kapsamına giren bir taşıma durumunda; yolcu, bagaj ve kargo kabul eden her taşıyıcı, bu Sözleşmede konulan kurallara tabidir ve taşıma kontratı, kendi nezaretinde gerçekleştirilen taşımanın o kısmı ile ilgili olduğu oranda taşıma kontratının taraflarından biri sayılacaktır.
2. Bu şekilde yapılan bir taşıma durumunda, ilk taşıyıcının özel bir anlaşma kapsamında yolculuğun tamamına ait sorumluluğu üstlendiği durumların dışındaki hallerde, kendisi ile ilgili olarak tazminat hakkına sahip yolcu ya da herhangi bir kişi, davayı sadece kaza ya da gecikmenin meydana geldiği anda taşımayı gerçekleştiren taşıyıcıya karşı açabilir.
3. Bagaj ya da kargo konusunda, yolcu ya da gönderici ilk taşıyıcı aleyhinde, ve teslim almaya yetkili yolcu ya da alıcı son taşıyıcı aleyhinde, ve daha da ötesinde, bunlardan her biri tahribat, kayıp, hasar ya da gecikmenin meydana geldiği esnada taşımayı gerçekleştiren taşıyıcı aleyhinde dava açma hakkına sahiptir. Taşıyıcılar yolcuya, gönderene ya da alıcıya karşı ortaklaşa ve ayrı ayrı sorumlu olacaktır.

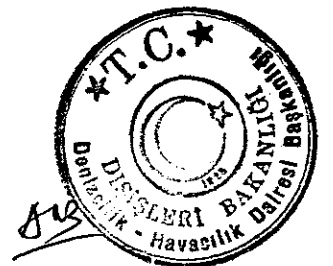
Madde 37 – Üçüncü Taraflara Rücu Hakkı

Bu Sözleşmede yer alan hiçbir şey, koşullarına uygun biçimde bir hasardan sorumlu bir şahsın herhangi başka bir şahsa karşı rücu hakkına sahip olup olmadığı hususuna hâlel getiremez.

IV. BÖLÜM

Birleşik Taşıma

Madde 38 – Birleşik Taşıma



1. Bir kısmı hava yoluyla bir kısmı da başka türlü bir taşıma biçimiyle gerçekleştirilen birleşik taşıma durumlarına. Madde 18'in 2. paragrafına tabi olarak bu Sözleşmenin koşulları. hava yoluyla taşıma Madde 1'in koşulları kapsamında kalmak kaydıyla, sadece hava yoluyla yapılan taşımalar için geçerli olacaktır.

2. Bu Sözleşmenin koşulları hava yoluyla taşımaya uyduğu sürece, birleşik taşıma durumlarında bu Sözleşmede yer alan hiçbir şey, tarafların diğer taşıma biçimlerine ilişkin hava yoluyla taşıma koşulları dokümanı eklemelerine engel olmaz.

V. BÖLÜM

Anlaşmalı Taşıyıcıdan Farklı bir Kişi Tarafından Gerçekleştirilen Hava Yoluyla Taşıma

Madde 39 – Anlaşmalı Taşıyıcı – Gerçek Taşıyıcı

Bu Bölüm'ün şartları, bir kişi (buradan itibaren "anlaşmalı taşıyıcı" olarak anılacaktır) bu Sözleşmenin hükümlerine tabi bir taşıma kontratını esas kişi olarak bir yolcu ya da gönderen ile, ya da yolcu veya gönderen adına hareket eden bir şahıs ile yaptığı ve, anlaşmalı taşıyıcıdan aldığı yetkiyle, ancak bu Sözleşmenin anlamı kapsamında müteselsil taşıyıcı kısmı ile ilgili olmadan, taşımanın tamamını ya da bir kısmını bir başkası (buradan itibaren "gerçek taşıyıcı" olarak anılacaktır) gerçekleştirdiğinde uygulanır. Bu tür bir yetki, aksi ispat edilmedikçe varsayılacaktır.

Madde 40 – Anlaşmalı ve Gerçek Taşıyıcıların Kendi Sorumlulukları

Eğer, Madde 39'da anılan kontrata göre, bu Sözleşmenin hükümlerine tabi bir taşımanın tamamını ya da bir kısmını gerçek bir taşıyıcı gerçekleştirir; hem anlaşmalı hem de gerçek taşıyıcı, ilki kontratta tasarlanmış taşımanın tamamı, ikincisi ise gerçekleştirmiş olduğu taşıma için, bu Bölümde başka şekilde öngörülmemesi halinde, bu Sözleşmenin koşullarına tabi olacaktır.

Madde 41 – Müşterek Sorumluluk

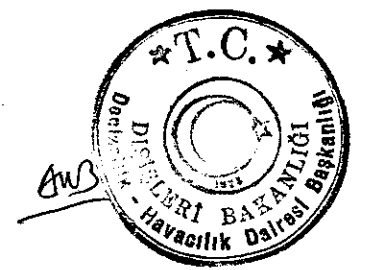
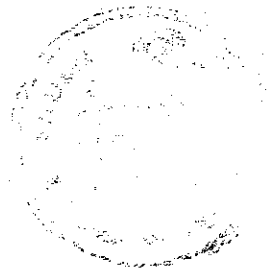
1. İstihdamlarının kapsamı dahilinde hareket eden gerçek taşıyıcının, çalışanlarının ya da acentelerinin fiil ve ihmalleri, gerçek taşımacı tarafından gerçekleştirilen taşıma ile bağlantılı olarak, aynı zamanda anlaşmalı taşıyıcının da fiil ve ihmalleri olarak sayılacaktır.

2. İstihdamlarının kapsamı dahilinde hareket eden anlaşmalı taşıyıcının, çalışanlarının ya da acentelerinin fiil ve ihmalleri, gerçek taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen taşıma ile bağlantılı olarak, aynı zamanda gerçek taşıyıcının da fiil ve ihmalleri olarak sayılacaktır. Bununla birlikte, bu tür fiil ve ihmaller gerçek taşıyıcıyı Madde 21, Madde 22, Madde 23 ve Madde 24'te anılan miktarları aşan sorumluluklara tabi kılmayacaktır. Anlaşmalı taşıyıcının bu Sözleşme tarafından getirilmeyen yükümlülükleri ya da bu Sözleşme ile getirilen haklardan feragat ve savunmaları ya da Madde 22'de tasarlanan varışta teslimata dair bir istegin özel bir deklarasyonunu kapsamında üstlendiği herhangi bir özel anlaşma, aksi kararlaştırılmadıkça gerçek taşıyıcıyı etkilemeyecektir.

Madde 42 – Şikayet ve Talimatların Muhatabı

Taşıyıcıya bu Sözleşme kapsamında yapılacak, her türlü şikayet ya da verilecek her türlü talimat, anlaşmalı taşıyıcıya ya da gerçek taşıyıcıya muhatap olmasına bakılmaksızın, eşit etkiye sahip olacaktır. Bununla birlikte, Madde 12'de anılan talimatlar, sadece anlaşmalı taşıyıcıya muhatap olduğunda etkili olabilecektir.

Madde 43 – Çalışanlar ve Acenteler



Gerçek taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen bir taşımayla bağlantılı olarak, gerçek taşıyıcının ya da anlaşmalı taşıyıcının herhangi bir çalışanı ya da acentesi, istihdamları kapsamı dahilinde hareket ettiklerini ispatlamaları halinde, bu Sözleşmeye uygun olarak sorumluluk sınırlarına başvurulmasına engel teşkil edecek şekilde tasarrufta bulunmuş oldukları ispatlanmadığı müddetçe, bu Sözleşme kapsamında taşıyıcıya uygulanabilir koşul ve sorumluluk sınırlarından yararlanırlar.

Madde 44 – Hasarların Bir Araya Getirilmesi

Gerçek taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen bir taşımayla ilgili olarak, gerçek taşıyıcı ve anlaşmalı taşıyıcıdan ve bunların, istihdamları kapsamı dahilinde hareket eden, çalışan ve acentelerinden tahsil edilebilecek miktarların birleşimi; bu Sözleşme dahilinde anlaşmalı taşıyıcı ya da gerçek taşıyıcı aleyhinde verilebilecek en yüksek miktarı aşmamalıdır, fakat bahsedilen şahıslardan hiçbirisi o şahsa uygulanabilir sınırlardan fazlası bir miktara karşı sorumlu olmayacaktır.

Madde 45 – Taleplerin Muhatabı

Gerçek taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen bir taşımayla ilgili bir dava, davacının tercihiyle bağlı olarak; gerçek taşıyıcı ya da anlaşmalı taşıyıcı aleyhinde, ya da her ikisine birlikte ya da ayrı ayrı açılabilir.

Eğer dava bu taşıyıcılardan sadece bir tanesi aleyhinde açılmışsa, prosedürler ve etkileri davaya bakan mahkemenin tasarrufunda bulunmak üzere, davalı taşıyıcı yargılama sürecine diğer taşıyıcının da katılmasını isteme hakkına sahiptir.

Madde 46 – İlave Yargılama Yetkisi

Madde 45'te tasarlanan, hasarlar için her türlü dava, davacının tercihi doğrultusunda, taraf Devletlerden birinin sınırları dahilinde, ya Madde 33'de verildiği üzere anlaşmalı taşıyıcı aleyhinde bir davanın açılacağı bir mahkemede ya da, gerçek taşıyıcının ikametinin ya da esas iş yerinin bulunduğu yerde yargılama yetkisine sahip bulunan bir mahkemede açılmalıdır.

Madde 47 – Sözleşmeye İlişkin Koşulların Hükümsüzlüğü

Anlaşmalı taşıyıcıyı ya da gerçek taşıyıcıyı bu Sözleşme kapsamında ortaya konmuş sorumluluklardan kurtarmak ya da daha aşağı bir sınırdan sabitlemek eğilimindeki kontrata ilişkin herhangi bir koşul geçersiz ve hükümsüz olacaktır, fakat bu hükümsüzlük, bu Sözleşmenin koşullarına tabi kalacak olan kontratın tamamının hükümsüzlüğünü gerektirmez.

Madde 48 – Anlaşmalı ve Gerçek Taşıyıcı Arasındaki Karşılıklı İlişkiler

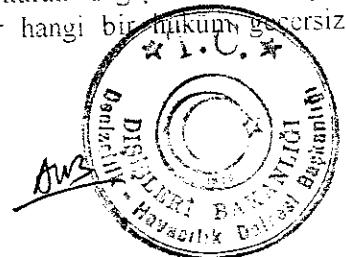
Madde 45'te verilenin haricinde, bu bölümde yer alan hiçbir şey, rücu ve tazminat hakkı da dahil olmak üzere, taşıyıcıların kendi aralarındaki hak ve yükümlülüklerini etkilemeyecektir.

VI. BÖLÜM

Diğer Koşullar

Madde 49 – Zorunlu Uygulamalar

Hasarın oluşmasından önce taşıma kontratında ya da bütün özel anlaşmalara dahil edilmiş, taraflarca uygulanacak hukuku tayin etmek ya da yargılama hakkına ilişkin kuralı değiştirmek suretiyle Sözleşme ile ortaya konmuş kuralların ihlali olarak yorumlanan her hangi bir hüküm geçersiz olacaktır.



Madde 50 - Sigorta

Taraf Devletler, taşıyıcılarından bu Sözleşme dahilindeki sorumluluklarını kapsayan yeterli bir sigorta ya da garanti vermelerini talep edecektir. Bir taşıyıcıdan, sınırları dahilinde faaliyet gösterdiği Taraf Devlet tarafından, bu Sözleşme kapsamındaki sorumluluklarını kapsayan bu tür yeterli bir sigortası bulunduğu dair kanıt göstermesi istenebilir.

Madde 51 - Olağanüstü Koşullarda Gerçekleştirilen Taşıma

Taşıyıcının işinin normal kapsamı dışında olağanüstü koşullarda gerçekleştirilmiş taşımalar durumunda, taşımanın dokümantasyonuna ilişkin 3'ten 5'e kadar ve 7. ve 8. Maddeler uygulanmayacaktır.

Madde 52 - Günlerin Tanımı

Bu Sözleşmede kullanılan "günler" ifadesi, normal çalışma günleri değil, takvim günleri anlamına gelmektedir.

VII. BÖLÜM

Nihai Şartlar

Madde 53 - İmzalama, Onaylama ve Yürürlüğe Girme

1. Bu Sözleşme, 10-28 Mayıs 1999 tarihleri arasında Montreal'de yapılan Uluslararası Hava Hukuku Konferansına katılan Devletler tarafından 28 Mayıs 1999 tarihinde imzaya açılacaktır. Bu Sözleşme 28 Mayıs 1999 tarihinden sonra, bu maddenin 6. paragrafına uygun olarak yürürlüğe gireceği zamana kadar Montreal'deki Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatı'nın (ICAO) Genel Merkezinde bütün Taraf Devletlerin imzasına açılacaktır.

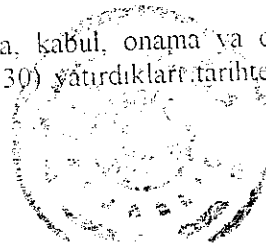
2. Bu Sözleşme, aynı şekilde Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Teşkilatları içinde imzaya açık olacaktır. Bu Sözleşmenin amaçlarına uygun olarak, "Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Teşkilatı", belirli bir bölgenin bu Sözleşme tarafından idare edilen belirli konularında yeterliliğe sahip ve bu Sözleşmeyi imzalamak, onaylamak, onamak, kabul etmek ve bu Sözleşmeye katılmak konusunda gereğince yetkili, özerk devletler tarafından teşkil edilmiş herhangi bir teşkilat anlamına gelmektedir. Madde 2'nin 1. paragrafı, Madde 3'ün 1(b). paragrafı, Madde 5'in (b) paragrafı, Madde 23, Madde 33, Madde 46 ve Madde 57'nin (b) paragrafı dışındaki yerlerde bu Sözleşme içindeki bir "Taraflar Devlet"i ya da "Taraflar Devletleri"ne yapılan bir atıf, aynı şekilde bir Bölgesel Ekonomik Entegrasyon teşkilatı için de geçerlidir. Madde 24'ün amacına uygun olarak, "Taraflar Devletlerin çoğunluğu", ve "Taraflar Devletlerin üçte biri" için yapılan atıflar, Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Teşkilatları için geçerli olmayacaktır.

3. Bu Sözleşme, onu imzalamış olan Taraf Devletler ve Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Teşkilatları tarafından onaylanmaya tabi olacaktır.

4. Bu Sözleşmeyi imzalamayan herhangi Taraf Devlet ya da Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Teşkilatı bu Sözleşmeyi herhangi bir zamanda kabul edebilir, onaylayabilir ya da katılabilir.

5. Onaylama, kabul, onama ya da katılma belgeleri, burada Depoziter olarak tayin edilen Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatına gönderilecektir.

6. Bu Sözleşme, Depoziter ile ona onaylama, kabul, onama ya da katılma belgelerini gönderen devletlerin bu tür belgelerden otuzuncusunu (30) yatırdıkları tarihten sonraki altmış (60) günde



yürürlüğe girecektir. Bir Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Teşkilatı tarafından gönderilen bir belge, bu paragrafın amacı doğrultusunda sayılmayacaktır.

7. Diğer Devletler ve diğer Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Teşkilatları için bu Sözleşme, onaylama, kabul, onama ya da katılma belgesinin gönderilmesinden altmış (60) gün sonra yürürlüğe girecektir.

8. Depoziter, Sözleşmeyi imzalayan bütün Devletleri ve Taraf Devletleri aşağıdakiler konusunda derhal haberdar edecektir:

- (a) her seferinde bu Sözleşmenin imzalanması ve tarihi;
- (b) her seferinde onaylama, kabul, onama ya da katılma belgesinin gönderilmesi ve tarihi;
- (c) bu Sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarih;
- (d) bu Sözleşme kapsamında tesis edilen sorumluluk sınırlarına ilişkin her gözden geçiriminin yürürlüğe giriş tarihi.
- (e) Madde 54 kapsamında yapılacak tüm bildirimler.

Madde 54 – Fesih

1. Herhangi bir Taraf Devlet, Depozitere yazılı bildirimde bulunmak suretiyle bu Sözleşmeyi feshedebilir.

2. Fesih, bildirimin Depozitere ulaştığı tarihten yüz seksen (180) gün sonra yürürlüğe girecektir.

Madde 55 – Varşova Sözleşmesinin Diğer Belgeleriyle İlişki

Bu Sözleşme;

1. bu Sözleşmenin Taraf Devletlerinin,

- (a) 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan *Hava Yoluyla Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesi İçin Sözleşme*'ye (buradan itibaren Varşova Sözleşmesi olarak anılacaktır);
- (b) 28 Eylül 1955 tarihinde Lahey'de yapılan, 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanmış *Hava Yoluyla Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesi İçin Sözleşmenin Değiştirilmesi İçin Protokol*'e (buradan itibaren Lahey Protokolü olarak anılacaktır);
- (c) 18 Eylül 1961 tarihinde Guadalajara'da imzalanan *Anlaşmalı Taşıyıcıdan Başka Bir Kişi Tarafından Gerçekleştirilen Hava Yoluyla Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesi İçin Varşova Sözleşmesine İlave Sözleşme*'ye (buradan itibaren Guadalajara Sözleşmesi olarak anılacaktır);
- (d) 8 Mart 1971 tarihinde Guatemala City'de imzalanan, 28 Eylül 1955 tarihinde Lahey'de Yapılan Protokolle Değiştirilmiş, 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanmış *Hava Yoluyla Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesi İçin Sözleşmenin Değiştirilmesi İçin Protokol*'e (buradan itibaren Guatemala City protokolü olarak anılacaktır);
- (e) 25 Eylül 1975 tarihinde Montreal'de imzalanan Lahey Protokolü ile Değiştirilen Varşova Protokolünü ya da Lahey Protokolü'ne Guatemala City Protokolü ile değiştirilen Varşova



Protokollünü Değiştirmek İçin İlave Protokol No: 1-3 ve Montreal Protokolü No:4'e
(buradan itibaren Montreal Protokolleri olarak anılacaktır)

taraf olmaları münasebetiyle bu taraflar arasındaki, ya da

2. yukarıda verilen alt-paragraflar (a)-(e)'de anılan belgelerden birine ya da daha fazlasına taraf olması nedeniyle bu Sözleşmenin tek bir Taraf Devletinin sınırları dahilinde,

hava yoluyla uluslararası taşımacılığa uygulanan herhangi bir kurala üstün olacaktır.

Madde 56 – Birden Fazla Hukuk Sistemi Olan Devletler

1. Eğer bir devletin, bu Sözleşmede ilgilenilen konularla bağlantılı olarak uygulanabilecek farklı sistemlerin bulunduğu iki (2) ya da daha fazla bölgesel birimi varsa, bu devlet bu Sözleşmenin onaylandığı, kabul edildiği, onandığı ya da bu Sözleşmeye katıldığı zamanda yine bu Sözleşmenin bütün bölgesel birimlerine ya da birine ya da daha fazlasına uygulanacağını deklare edebilir ve bu deklarasyonu başka bir bildirim sunmak suretiyle herhangi bir zamanda değiştirebilir.

2. Bu tür herhangi bir deklarasyon depozitere bildirilecektir ve Sözleşmenin hangi bölgesel birimlerine uygulandığı açıkça ifade edilecektir.

3. Bu tür bir deklarasyon yapmış bir taraf devlete ilave olarak:

- (a) "ulusal para birimi"ne dair Madde 23'te yapılan atıflar, o devletin ilgili bölgesel biriminin para birimine de atfediliyor şeklinde anlaşılmalıdır;
- (b) "ulusal kanun"a dair Madde 28'de yapılan atıflar, o devletin ilgili bölgesel biriminin kanunlarına da atfediliyor şeklinde anlaşılmalıdır.

Madde 57 – Çekinceler

Taraf bir devletin herhangi bir zamanda Depozitere hitaben bir bildirimle, bu Sözleşmenin aşağıda verilenlere uygulanmayacağını deklare edebilecek olmasının haricinde bu Sözleşmeye herhangi bir çekince konamayacaktır.

- (a) egemen bir devlet olarak kendi işlev ve vazifeleri bakımından ticari olmayan amaçlar için doğrudan o Taraf Devlet tarafından gerçekleştirilen ve işletilen hava yoluyla uluslararası taşımacılık; ve/veya
- (b) o Taraf Devlette kayıtlı ya da o Taraf Devlet tarafından kiralanmış olup, tüm kapasitesi o Taraf Devletin askeri makamlarınca ya da bu makamlar adına ayrılmış olan hava araçlarında sözkonusu askeri makamların yolcu, kargo ve bagaj taşımaları.

Yukarıdaki hususlar muvacehesinde, usulünce yetkilendirilmiş aşağıda imzası tam yetkili temsilciler, bu Sözleşmeyi imzalamışlardır. İngilizce, Arapça, Çince, Fransızca, Rusça ve İspanyolca dillerinde, bütün metinler eşit biçimde güvenilir olarak, Bin dokuz yüz doksan dokuz yılının Mayıs ayının 28. gününde Montreal'de yapılmıştır. Bu Sözleşme Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilatının arşivlerinde saklanacak, ve Sözleşmenin onaylı nüshaları Depoziter tarafından bu Sözleşmenin bütün Taraf Devletlerine olduğu kadar Varşova Sözleşmesinin, Lahey Protokolünün, Guadalajara Sözleşmesinin, Guatemala City Protokolünün ve Montreal Protokollerinin bütün Taraf Devletlerine iletilecektir.

