

Toplantı : 16

CUMHURİYET SENATOSU S. Sayısı : 655

12 Ekim 1929 Tarihinde Varşova'da imzalanan Uluslararası Hava Taşımlarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeye ve Bu Sözleşmeyi Değiştiren 28 Eylül 1955 Tarihli Lahey Protokolüne Katılmanın Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısının Millet Meclisince Kabul Olunan Metni ve Cumhuriyet Senatosu Bayındırlık, Ulaştırma ve İmar - İskân, Dışişleri, Turizm ve Tanıtma ve Bütçe ve Plan Komisyonları Raporları. (M. Meclisi : 1/234; C. Senatosu : 1/490)

(Not : M. Meclisi S. Sayısı : 344)

*Millet Meclisi
Genel Sekreterliği
Kanunlar Müdürlüğü
Sayı : 1698*

14 . 12 . 1976

CUMHURİYET SENATOSU BAŞKANLIĞINA

Millet Meclisinin 9 . 12 . 1976 tarihli 17 nci Birleşiminde görüşülerek açık oyla kabul edilen, 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan Uluslararası Hava taşımlarına ilişkin bazı kuralların birleştirilmesi hakkındaki sözleşmeye ve bu sözleşmeyi değiştiren 28 Eylül 1955 tarihli Lahey Protokolüne katılmanın uygun bulunduğu dair Kanun tasarısı, dosyası ile birlikte sunulmuştur.

Saygılarımla.

*Kemal Güven
Millet Meclisi Başkanı*

Not : Bu tasarı 31 . 12 . 1974 tarihinde başkanlıkça ilk komisyona havale edilmiş ve Genel Kurulun 3 . 6 ; 9, 25 . 11 ; 7, 8, 9 . 12 . 1976 tarihli 107, 5, 13, 15, 16 ve 17 nci birleşimlerinde görüşülerek kabul edilmiştir. (Millet Meclisi S. Sayısı : 344)

*T. C.
Başbakanlık
Kanunlar ve Kararlar
Tetkik Dairesi Başkanlığı
Sayı : 71 - 1866/6819*

30 . 12 . 1974

MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışişleri Bakanlığınca hazırlanan ve Türkiye Büyük Millet Meclisine arzı Bakanlar Kurulunca 6 . 12 . 1974 tarihinde kararlaştırılan «12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan Uluslararası Hava Taşımlarına ilişkin bazı kuralların birleştirilmesi hakkındaki sözleşmeye ve bu sözleşmeyi değiştiren 28 Eylül 1955 tarihli Lahey Protokolüne katılmanın uygun bulunduğu dair kanun tasarısı» ve gerekçesi ile eki Sözleşme ilişik olarak sunulmuştur.

Gereğinin yapılmasını saygıyla arz ederim.

*Ord. Prof. Dr. Sadi İrmak
Başbakan*

G E R E K Ç E

Türkiye, uzun zaman havacılık hareketlerine ilgisiz ve uzak kalmıştır. Ancak, sivil havacılığın hızlı gelişmesi karşısında bu ilgisizliğin sakıncaları anlaşılmış ve 1944 yılında Şikago'da toplanan Uluslararası Sivil Havacılık Konferansına katılarak bunun sonunda imzalanan «Uluslararası Sivil Havacılık Sözleşmesi» ne taraf olmuştur. Bundan sonra da, sivil havacılık faaliyetlerini düzenleyen gerek amme hukuku, gerekse hususi hukuk alanındaki sözleşmelere, yakın zamana kadar genellikle yabancı kalınmıştır.

Millî mevzuat açısından ise, sivil havacılık ilişkilerinin bütününi kapsayacak bir kanunun meydana getirilmesi yolunda yapılan bazı çalışmalar, çeşitli nedenlerle kesin bir sonuca ulaşamamıştır. 1973 yılında yeniden ele alınan bu konu üzerinde, kısa zamanda sonuçlandırılması çabasıyla yapılan çalışmalar hızlı bir şekilde yürütülmüş; bir yabancı uzmanın da yardımıyla, sivil havacılık hizmetlerini ve ilişkilerini, gerek amme hukuku, gerekse hususî hukuk açısından düzenleyen bir kanun tasarısı hazırlanarak, T. B. M. M. ne sunulması için gerekli işlemlerin yapılması safhasına getirilmiştir.

Sivil havacılığın çok büyük bir hızla gelişmekte olması dolayısıyla, özellikle millî veya uluslararası alanda havayolu ile yapılan yolcu ve yük taşımalarından doğan hukukî ilişkilere uygulanacak kuralların önemi büyük ölçüde artmıştır. Bu konudaki kurallar, havayolu ile yapılan yurt içi taşımaları için millî kanunlarda yer almakta; yurt dışı taşımalara ise, taşımanın nitelik ve karakterine göre «Uluslararası Hava Taşımalarına ilişkin bazı kuralların birleştirilmesi hakkındaki sözleşme» (1929 tarihli Varşova Sözleşmesi) ve bu Sözleşmeye değişiklik getiren 1955 tarihli «Lahey Protokolü» hükümleri uygulanmaktadır.

Varşova Sözleşmesi, uluslararası hava taşımasının ve bu tür taşımalarda taşıyıcının sorumluluğunun düzenlenmesi ve şartlarda birlik sağlanması ihtiyacından doğmuştur. 12 Ekim 1929'da Varşova'da yapılan toplantı sonunda düzenlenen Varşova Sözleşmesi 30'dan fazla Devlet tarafından imzalanmış, 1933'te de yürürlüğe girmiştir. Halen 108 devlet bu Sözleşmeye katılmış bulunmaktadır. Bu Sözleşmenin bazı hükümleri, 28 Eylül 1955'te Lahey'de yapılan bir protokolle değiştirilmiştir Lahey Protokolü 1963'te yürürlüğe girmiştir. Halen 74 devlet bu protokole taraftır.

Varşova Sözleşmesi «Uluslararası taşıma» yı tarif eder (bu tarif 1955 Lahey Protokolü ile değiştirilmiştir) taşıyıcının sorumluluğunu sınırlar. Sorumluluk kusur esasına, yani «sübjektif sorumluluk» sistemine dayanır, kusursuzluğunu ispat külfeti taşıyıcıya yüklenmiştir. Sorumluluğun sınırlandırılması, taşıyıcının belli bir miktar paradan fazlası ile takip edilememesi demektir.

Varşova Sözleşmesinin 22 nci maddesinde kabul edilen sorumluluk limitleri, ölüm, cismanî zarar ile bagaj ve yükün kaybı, hasara uğraması veya gecikmesi halleri için tespit edilmiştir. Bu limitler, her yolcu için 125 000 altın frank, kayıtlı bagaj ve yük için kilo başına 250 altın frank ve yolcunun yanında bulundurduğu eşyalar için 5 000 altın franktır. Sözleşmenin aynı maddesi yolcu ve gönderici ile taşıyıcı arasında daha yüksek limitler üzerinden anlaşma yapılmasına da imkânvermektedir.

Varşova Sözleşmesinin gözden geçirilmesi için yapılan çalışmalar sırasında, Sözleşmesinin tespit ettiği limitlerde değişiklik yapıp yapılmaması hususu, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilâtının Hava Nakliyat ve Hukuk Komitelerince uzun incelemelere tabi tutulmuştur. Bu incelemelerde, Varşova Sözleşmesinin genel bünyesi ve taşıyıcının sorumluluk limitleri konusunu etkileyecek esasa ilişkin değişiklikler yapılmaması görüşünde birleşilmiş; limitlerin değiştirilmesinde, dünyanın çeşitli yerlerinde ölüm ve cismanî zarar hallerinde hükümlenün tazminatlar ve bu hallerdeki kanunî sorumlulukların niteliği ve kapsamı, yolcuların ekonomik statüleri, altının satınalma gücü gibi faktörler gözönünde tutulmuş; limitlerin yükseltilmesinin taşıyıcının işletme masrafları üzerinde yapacağı etkiler tartışılmış; çalışmalar sonunda şu hususlar tespit ve tavsiye edilmiştir

a) Varşova Sözleşmesinin ölüm ve cismanî zarar halleri için tespit ettiği sorumluluk limitleri, mahkemelerin tazminat kararlarına oranla çok düşüktür.

b) Bu limitlerin bir miktar yükseltilmesi sonucunda taşıyıcının sigorta primlerinde meydana gelecek artışlar işletme masraflarını büyük ölçüde etkilemeyecektir.

c) Ölüm ve cismanî zarar hallerinde uygulanan 125 000 altın frank'lık limitin, % 50 fazlasıyla, 187 500 altın frank olarak tespiti uygundur.

d) Yolcu bagajları ile yüke ait sorumluluk limitlerinin değiştirilmesi için haklı bir sebep görülmemiştir. 1955'te Lahey'de toplanan konferans sonunda düzenlenen Protokol ile, Varşova Sözleşmesinde kabul edilen yolcu sorumluluk limiti % 100 artırılarak, 250 000 altın frank olarak tespit edilmiş; diğer limitlerde değişiklik yapılmamıştır.

Uluslararası taşımalara uygulanan Varşova Sözleşmesi sistemi, millî kanunlarla da benimsenmekte, çeşitli ülkeler millî kanunlarını Varşova Sözleşmesi sistemine göre düzenlemekte, uluslararası karakterde olmayan iç taşımalara da aynı hükümleri uygulamaktadır. İngiltere ve Fransa millî mevzuatı bu duruma birer örnektir. Bu suretle, bir olaya Varşova Sözleşmesinin mi, yoksa millî mevzuatın mı uygulanacağı sorununun ve bundan doğan anlaşmazlıkların azaltılmasına çalışılmaktadır. Hazırlanmakta olan millî havacılık mevzuatımızda da aynı sistem benimsenmiştir.

Hükümetimizin Varşova Sözleşmesine ve buna değişiklik getiren Lahey Protokolüne taraf olmaması, ticari havacılık alanında faaliyet gösteren millî kuruluşumuz Türk Hava Yolları A. O. açısından, aşağıda açıklanan bazı sorunlar yaratmaktadır :

1. — Türk Hava Yolları, Uluslararası Hava Taşıma Birliği (IATA) üyesidir. IATA, üye taşıyıcıların dış hat biletlerine, «yolcu taşıma şartları» olarak, Varşova Sözleşmesi hükümlerinin konulmasını şart koşmaktadır. Bu suretle Türk Hava Yolları, «akden ve rızaen kabul» prensibine göre, dış hat taşımalarında sınırlı sorumluluk sisteminden yararlanmaktadır. Zira, Türkiye'de hava taşıyıcısının sorumluluğunu düzenleyen ve sınırlayan özel bir kanun bulunmamasından dolayı, hava taşımalarına da, Türk Ticaret Kanununun taşıyıcının sorumluluğunu düzenleyen genel hükümleri uygulanmaktadır. Böylece, Varşova Sözleşmesinin sınırlı sorumluluk sistemi, Türk Ticaret Kanunundaki sınırsız sorumluluk sistemi ile çatışmakta ve kurallar arasındaki önemli farklar anlaşmazlıklara yol açmaktadır. 1961 yılında Ankara civarında kazaya uğrayan bir Türk Hava Yolları uçağında ölen Alman yolcuların hak sahiplerinin açtıkları ve halen Frankfurt Yüksek Eyalet Mahkemesinde devam eden davalar bu duruma örnek olarak gösterilebilir. Türkiye Varşova Sözleşmesine katıldığı takdirde, Türk Hava Yollarının sorumluluğu bu Sözleşme hükümlerine göre tayin edilecek ve davaların durumu değişecektir.

2. — Türk Hava Yolları, taşıyıcı sıfatıyla, yolcu bagaj ve yük taşımalarından doğabilecek sorumluluğunu karşılamak üzere «malî mesuliyet» sigortaları yapmaktadır. Ancak, sorumluluğunun kanunî dayanağı sınırsız sorumluluk sistemi olduğundan, sigortaya esas alınacak limitlerin tespitinde uluslararası hava taşımalarına uygulanan Sözleşme ve Protokol hükümleri uygulanmaktadır. Türk Hava Yolları faaliyetlerin hızlı bir şekilde gelişmesine paralel olarak, «Uluslararası» karakterdeki taşımalarının da gittikçe büyüyen oranlarla artması, rizikosunu da artırmaktadır. Bu artış dikkate alınarak, büyük kapasiteli uçakların sefere konulmasıyla birlikte Türk Hava Yollarının «malî mesuliyet» sigorta limitleri de (Lahey Protokolüyle tespit olunan limitin tatbik oranı gözönünde bulundurulmak suretiyle) genişletilmiştir. Ancak bu durum, kazadan doğan taleplerin karşılanması ile ilgili uygulama güçlüklerini ve sakıncalarını ortadan kaldıramamaktadır.

Hükümetimizin, «Uluslararası Hava Taşımalarına ilişkin bazı kuralların birleştirilmesi hakkındaki Varşova Sözleşmesi» ne ve bu sözleşmenin Lahey Protokolü ile değiştirilmiş şekline taraf olması halinde;

1. — Hava taşımalarına ilişkin uluslararası kurallar kanunen benimsenmiş ve Türk mevzuatı ile uluslararası sivil havacılık mevzuatı aynı düzeye getirilmiş olacak.

2. — Türk hava taşıyıcısına «sınırsız sorumluluk» şartlarının uygulanması durumu ve bunun getirdiği çeşitli külfetler ortadan kalkacak.

3. — Türk hava taşıyıcısına, diğer devletlerin hava taşıyıcılarını koruyan sistemden yararlanma imkânı sağlanacak.

4. — Farklı hukukî sistemlerin doğuracağı anlaşmazlıklar büyük ölçüde önlenmiş olacak.

5. — Türk Hava Yollarınca ödenmekte olan sigorta primlerini ve dolayısıyla, işletme masraflarını olumsuz yönde etkileyecek bir artış olmayacak, hatta, sigorta prim ve esaslarında bazı olumlu imkânlar doğabilecektir.

SÖZLEŞMENİN MADDELERİ

Madde 1. — Sözleşmenin mevzuu ve Milletlerarası taşımanın tarifi yapılmıştır. Bu tarif 1955 «Lahey» Protokolü ile değiştirilmiştir. Varşova Sözleşmesini tadil eden «Lahey» Protokolü anlamında beynelmilel «Milletlerarası» taşıma :

(Taraflar arasındaki anlaşmaya tevfikân, taşımada inkita veya aktarma mevcut olsun veya olmasın hareket ve varış mahalleri iki yüksek Âkit Tarafın ülkeleri dahilinde; veya Âkit olmasa dahi herhangi bir başka devletin ülkesinde kararlaştırılmış bir tevakkuf yapılmak kaydıyla tek bir Âkit Tarafın ülkesi dahilinde bulunan taşımayı ifade eder. Başka bir devletin ülkesinde kararlaştırılmış bir tevakkuf mahalli bulunmaksızın tek bir Âkit Tarafın ülkesi dahilinde iki nokta arasında yapılan taşıma, bu taşımanın maksadına uygun bir «Milletlerarası» nakliyat addolunmaz.)

Madde 2. — Sözleşmenin Devlet veya kamu teşebbüsleri tarafından yapılan taşımalara tatbik olunacağı ve Milletlerarası posta taşımalara tatbik edilemeyeceği açıklanmıştır.

Madde 3. — 9. Taşıma senetlerinden, yolcu biletinin, bagaj senedinin, hava taşıma senedinin tarifi, ihtiva edeceği kayıtlar ve tanzim şekline ait hükümler tayin ve tespit edilmiştir.

Madde 9. — 16. Yüke ait taşıma senedinin muteberlik şartları, yükün kabule ve teslimine ait kaideleri ve gönderenin ve taşıyıcının hak ve mükellefiyetlerinin nelerden ibaret olduğu tayin ve tespit edilmiştir.

Madde 17. — Taşıyıcının mesuliyeti düzenlenmiştir. Yolcunun ölümü, yaralanması veya herhangi bir cismanî zarara uğraması halinde, bu zarara sebebiyet veren kaza, uçağın içinde veya iniş ve biniş esnasında vukua geldiği takdirde taşıyıcı zarardan mesuldür.

Madde 18. — Taşıyıcının, kayıtlı bagaj veya yükün harap olması, ziyayı veya hasara uğramasından meydana gelen zararlardan sorumlu olduğu kabul edilmiştir.

Madde 19. — Taşıyıcı, yolcu bagaj veya yükün hava taşınması esnasında gecikmesinden doğan zarar ve ziyandan mesul tutulmuştur.

Madde 20. — Varşova Sözleşmesindeki mesuliyet sistemi, subjektif mesuliyet sistemine dayanır. Beyyine külfeti taşıyıcıya yüklenmiştir. Böylece taşıyıcı mesuliyetten kurtulmaya matuf deliller bulmakla mükelleftir. Maddede taşıyıcının mesuliyetten beri olması, aşağıdaki sebeplerden birinin mevcudiyetini ispat etmesine bağlı tutulmuştur. Taşıyıcı.

— Zararın vukuunu önlemek için kendisinin veya müstahdeminin gerekli bütün tedbirleri almış olduğunu veya,

— Gerek kendi ve gerekse müstahdeminin bu gibi tedbirleri almasının imkânsız olduğunu ispat ederse, mesuliyetten kurtulur.

Madde 21. — Taşıyıcı, zarara, mağdurun, kendi kusuru ile sebebiyet vermiş olduğunu ispat ettiği takdirde, mahkeme kendi millî kanununa göre, taşıyıcının mesuliyetini kaldırabilir veya hafifletebilir.

Madde 22. — Varşova Sözleşmesinde taşıyıcının mesuliyeti daraltılmış ve tahdit edilmiştir. Maddenin 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değiştirilen şekline göre.

1. Taşıyıcının mesuliyeti yolcu başına 250 000 Frank ile tahdit edilmiştir. Bununla beraber taşıyıcı ve yolcu hususî bir mukavele ile daha yüksek bir mesuliyet haddi üzerinde anlaşmaya varabilirler.

2. Maddede kayıtlı bagajın ve kargonun taşınmasından taşıyıcının mesuliyeti kilo başına iki yüz elli Frank ile tahdit edilmiştir.

3. Yolcunun beraberinde taşıdığı eşyalar için taşıyıcının mesuliyeti ise Beş bin Frank tahdit edilmiştir. Bu maddedeki Frank üzerinden verilmiş bulunan meblâğların, binde 900 ayarında altmış beş buçuk miligram altını ihtiva eden para birimine göre hesaplanacağı ve millî paralara tahvil olunabileceği kabul edilmiştir. Mahkeme giderleri limitlerden hariç tutulmuştur.

Madde 23. — Taşıyıcının mesuliyetine dair Varşova Konvansiyonunca konulan hükümleri âmir hüküm teşkil ettiği ifade edilmiştir. Taşıyıcı mesuliyetten beri kılmak veya Sözleşmede tespit edilmiş bulunanlardan aşağı hadler tespit etmek maksadıyla konacak şartlar hükümsüz addedilmiştir.

Madde 24. — Sözleşmenin mesuliyete dair hükümlerinin hukuk veya ceza hukuku bünyesinde de tatbiki öngörülmüştür.

Madde 25. — Hudutsuz mesuliyet yolunu seçtiği takdirde, taşıyıcının kasıt veya ağır kusurunun mevcudiyetini ispat külfeti davacıya terettüp edecektir.

Maddeye göre, taşıyıcının veya müstahdemnin ağır kusurunun ispat edilmesi halinde taşıyıcı, Varşova Sözleşmesinin tahdidi mesuliyet sisteminden istifade edemeyecektir.

Madde 26. — Bagaj veya yükün hasarlanması halinde itiraz süreleri ve süresi içinde itirazda bulunmamanın neticeleri tespit olunmuştur.

Madde 27. — Davalının ölümü halinde, davada husumetin kanunî haleflerine tevaccüh edeceği derpiş olunmuştur.

Madde 28. — Sözleşme hükümlerine göre, salâhiyetli mahkeme tayin edilmiştir. Maddeye göre, tazminat davasının; Âkit Taraflardan birinin ülkesinde olmak üzere, davacının ihtiyarına göre, ister taşıyıcının ikametgâhının, ister işletmenin esas merkezinin veya mukaveleyi akteden şubenin bulunduğu yer mahkemesinde veya varna yeri mahkemesinde açılması lâzımdır.

Madde 29. — Sözleşme, taşıma akdinden doğan davaların, hava gemisinin varna yerine geldiği veya gelmesi gerektiği günden, yahut taşımanın durduğu günden itibaren iki yıl zarfında açılmasını, aksi takdirde dava hakkının sâkıt olacağını öngörmüştür.

Madde 30. — Birbiri arkasından birden çok taşıyıcı tarafından yapılan taşımaların, Sözleşme hükümlerine tabi olduğu belirtilmiş ve kaza ve hasar halinde davanın kime karşı açılacağı ve mesuliyet halleri tayin ve tespit olunmuştur.

Madde 31. — Kısmen hava yolu ile kısmen diğer bir nakil vasıtası ile yapılan kombine taşımalarında Sözleşmenin ancak hava yolu ile yapılan taşımaya tatbik edileceği açıklanmıştır.

Madde 32. — 41. Umumî ve nihaf hükümler tanzim olunmuştur.

Dışişleri, Turizm ve Tanıtma Komisyonu Raporu

Cumhuriyet Senatosu
Dışişleri Turizm ve
Tanıtma Komisyonu
Karar No. : 17
Esas No. : 1/490

28 . 12 . 1976

Cumhuriyet Senatosu Yüksek Başkanlığına

Millet Meclisinin 9 . 12 . 1976 tarihli 17 nci Birleşiminde görüşülerek açık oy ile kabul edilen, 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan Uluslararası Hava taşımalarına ilişkin bazı kuralların birleştirilmesi hakkında Sözleşmeye ve bu Sözleşmeyi değiştiren 28 Eylül 1955 tarihli Lahey Protokolüne katılmanın uygun bulunduğu dair kanun tasarısı, Dışişleri, Turizm ve Tanıtma Komisyonunda, 28 Aralık 1976 tarihinde, ilgili bakanlık temsilcilerinin de iştirakıyla yapılan toplantıda incelendi ve görüşüldü.

Tasarının gerekçesinde belirtilen hususlar gözönüne alınarak işbu kanun tasarısı Millet Meclisinden gelen şekliyle aynen kabul edilmiştir.

Genel Kurulun tasviplerine arz edilmek üzere Yüksek Başkanlığa saygı ile sunulur.

Başkan
Bitlis
Kâmrân İnan

Başkanvekili
Cumhurbaşkanınca S. Ü.
Özer Derbil
Toplantıda bulunamadı.

Sözcü
İstanbul
Erdoğan Adalı
Toplantıda bulunamadı.

Kâtip
Manisa
Oral Karaosmanoğlu
Toplantıda bulunamadı.

Üye
Ankara
Atıf Benderlioğlu

Üye
Bolu
Turgut Yaşar Gülez
Toplantıda bulunamadı.

Üye
Giresun
Hayrettin Erkmen

Üye
Kars
Söz hakkım saklı.
Sırrı Atalay

Üye
Diyarbakır
Selâhattin Cizrelioğlu

Üye
Niğde
Abdullah Emre İleri

Üye
Kayseri
Söz hakkım saklı.
Ziya Müezzinoğlu

Üye
İstanbul
Besim Üstünel

Üye
Tabii Üye
Ahmet Yıldız
Toplantıda bulunamadı.

Üye
Tabii Üye
Selâhattin Özgür

Üye
Kayseri
Sami Turan

Bayındırlık, Ulaştırma ve İmar - İskân Komisyonu Raporu

Cumhuriyet Senatosu
Bayındırlık, Ulaştırma ve
İmar, İskân Komisyonu
Karar No. : 17

21 . 12 . 1976

Yüksek Başkanlığa

Millet Meclisinin 9 . 12 . 1976 tarihli 17 nci Birleşiminde görüşülerek açık oyla kabul edilen, 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan Uluslararası Hava taşımalarına ilişkin bazı kuralların birleştirilmesi hakkındaki Sözleşmeye ve bu Sözleşmeyi değiştiren 28 Eylül 1955 tarihli Lahey Protokolüne katılmanın uygun bulunduğu dair kanun tasarısı, Dışişleri, Bakanlığı temsilcilerinin de iştirakleriyle Komisyonumuzda müzakere edildi.

Komisyonumuz :

Tasarı gerekçesinde açıklanan hususları benimsemiş,

Millet Meclisi Genel Kurulunca kabul edilen metnin aynen kabulüne,

Havalesi gereğince Dışişleri ve Turizm Tanıtma Komisyonuna tevdi buyurulmak üzere, Yüksek Başkanlığa sunulmasına,

Karar vermiştir.

Başkan Erzurum <i>Hilmi Nalbantoğlu</i>	Sözcü İstanbul <i>Ali Oğuz</i>	Kâtip Konya Mehmet Varışlı İmzada bulunamadı.
Üye Tabii Üye Ekrem Acuner Toplantıda bulunamadı.	Üye Denizli <i>Hüseyin Atmaca</i>	Üye Hakkâri Naci Cidal Toplantıda bulunamadı.
Üye Tabii Üye Emanullah Çelebi Toplantıda bulunamadı.	Üye Sakarya <i>Hasan Fehmi Güneş</i>	Üye Afyonkarahisar Kâzım Karağaçhoğlu İmzada bulunamadı.
Üye Kocaeli <i>Abdullah Köseoğlu</i>	Üye Cumhurbaşkanınca S. Ü. <i>Sabahattin Özbek</i>	Üye Antalya Şerafettin Paker Toplantıda bulunamadı.
Üye Sakarya Osman Salihoğlu İmzada bulunamadı.	Üye Çorum <i>Safa Yalçuk</i>	Üye Bolu <i>Alâeddin Yılmaztürk</i>

Bütçe ve Plan Komisyonu Raporu

Cumhuriyet Senatosu
Bütçe ve Plan Komisyonu
Karar No. : 41
Esas No. : 1/490

18.1.1977

Yüksek Başkanlığa

Millet Meclisinin 9 Aralık 1976 tarihli 17 nci Birleşiminde görüşülerek açık oyla kabul edilen, 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan Uluslararası Hava Taşımlarına ilişkin bazı kuralların birleştirilmesi hakkındaki sözleşmeye ve bu sözleşmeyi değiştiren 28 Eylül 1955 tarihli Lahey Protokolüne katılmanın uygun bulunduğu dair kanun tasarısı, Millet Meclisi Başkanlığının 14 Aralık 1976 tarihli ve 1698 sayılı yazıları ile Cumhuriyet Senatosu Başkanlığına gönderilmekle, komisyonumuzun 18 Ocak 1977 tarihli Birleşiminde tetkik ve müzakere olundu.

I) Tasarı, 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan «Uluslararası Hava Taşımlarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme»'ye ve 28 Eylül 1955 tarihinde Lahey'de imzalanan «12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan Uluslararası Hava Taşımlarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren Protokol»a katılmasının uygun bulunmasını öngörmektedir.

Tasarının gerekçesinde de belirtildiği üzere, 1929 yılında imzalanan ve 1933 yılında yürürlüğe giren Varşova anlaşması, uluslararası hava taşımasının ve bu tür taşımalarda taşıyıcının sorumluluğunun düzenlenmesini ve şartlarda birliğin sağlanmasını gerçekleştiricidir.

Varşova Sözleşmesi, Uluslararası taşımayı tarif eder ve taşıyıcının sorumluluğunu belli eder. Sözleşmede, sorumluluk, - subjektif sorumluluk - sistemine dayandırılmış ve kusursuzluğunu ispat yükümlülüğü, taşıyıcıya yüklenmiştir. Sözleşme, sorumluluğun sınırlandırılması kuralı ile taşıyıcının, belli bir miktar paradan fazlası ile takip edilememesi, uygulamasını öngörmüştür.

Varşova Sözleşmesi sistemi, Akit Ülkelerin millî kanunları ile de benimsenmekte ve çeşitli ülkeler millî mevzuatlarını bu sözleşmeye uygun hale getirmiş bulunmaktadır. Hava taşıyıcısının sorumluluğunu düzenleyici kanunlara sahip bulunmayan ülkeler de bu sözleşmenin sınırlı sorumluluğa ilişkin hükümlerinden yararlanmaktadır.

Kalkınma planı yönünden değerlendirme :

Kalkınma Planında gerek Ulaştırma Sektörü gerek Turizm Sektörü için belli ilke ve belli hedefler tespit edilmiştir ki, sözleşme hükümleri, bir anlamda bu sektörler için benimsenen ilke ve hedeflerin gerçekleşmesi yönünden uyarlık göstermektedir.

Bütçe uygulaması yönünden değerlendirme :

Sözleşme, - sınırlı sorumluluk - kuralı ile Ulaştırma sektöründe ve özellikle Hava taşımacılığı faaliyetlerinde, devletimizin ve görevli kuruluşumuzun sorumluluğu yönünden koruyucu hüküm ihtiva ettiği cihet ile bütçeyi olumsuz etkileyici değil hatta koruyucu olarak görülmüştür.

Tasarının benimsenme gerekçesi :

Arz edilen hususları ihtiva eden tasarı, belirtilen esaslar dahilinde değerlendirilmiş kalkınma planına uyarlığı ve bütçeye olumsuz bir etkisi olmadığı ve Ha va taşımacılığında, taşıyıcının sorumluluğunu belirleyen bir kanuna millî mevzuatında yer vermemiş bulunan ülkemiz yönünden yararlı sonuçlar sağlayacağı gözetilmek sureti ile Komisyonumuzca da benimsenmiştir.

II.) Millet Meclisi metninin 1, 2 ve 3 ncü maddeleri, komisyonumuzca da aynen kabul edilmiştir. İşbu raporumuz, Genel Kurulun tasviplerine arz olunmak üzere Yüksek Başkanlığa saygı ile sunulur.

Başkan Ankara <i>Yiğit Köker</i>	Başkanvekili Cumhurbaşkanınca S. Ü. <i>Selâhaddin Babüroğlu</i>	Sözcü Zonguldak <i>Ahmet Demir Yüce</i>
Kâtip Balıkesir <i>Raif Eriş</i>	Aydın Halil Goral Toplantıda bulunamadı.	Cumhurbaşkanınca S. Ü. Zeyyat Baykara Toplantıda bulunamadı.
Cumhurbaşkanınca S. Ü. Fethi Çelikbaş Toplantıda bulunamadı.	Erzincan Niyazi Ünsal İmzada bulunamadı.	Gaziantep <i>İ. Tevfik Kutlar</i>
Gümüşhane <i>Ö. Naci Bozkurt</i>	Kahramanmaraş Adnan Karaküçük İmzada bulunamadı.	Kars <i>Y. Ziya Ayrım</i>
Kütahya Ahmet Özmumcu İmzada bulunamadı.	Tabii Üye Haydar Tunçkanat İmzada bulunamadı.	Trabzon <i>Hasan Güven</i>

HÜKÜMETİN TEKLİFİ

12 Ekim 1929 Tarihinde Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımlarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeye ve Bu Sözleşmeyi Değiştiren 28 Eylül 1955 Tarihli Lahey Protokolüne Katılmanın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı

MADDE 1. — 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan «Uluslararası Hava Taşımlarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme» ye ve 28 Eylül 1955 tarihinde Lahey'de imzalanan «12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan Uluslararası Hava Taşımlarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren Protokol» a katılınması uygun bulunmuştur.

MADDE 2. — Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 3. — Bu Kanunu Bakanlar Kurulu yürütür.

MİLLET MECLİSİNİN KABUL ETTİĞİ METİN

12 Ekim 1929 Tarihinde Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımlarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeye ve Bu Sözleşmeyi Değiştiren 28 Eylül 1955 Tarihli Lahey Protokolüne Katılmanın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı

MADDE 1. — 12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan «Uluslararası Hava Taşımlarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme» ye ve 28 Eylül 1955 tarihinde Lahey'de imzalanan «12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan Uluslararası Hava Taşımlarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren Protokol» a katılınması uygun bulunmuştur.

MADDE 2. — Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 3. — Bu Kanunu Bakanlar Kurulu yürütür.

BAYINDIRLIK, ULAŞTIRMA VE İMAR - İSKÂN KOMİSYONUNUN KABUL ETTİĞİ METİN

12 Ekim 1929 Tarihinde Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımlarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeye ve Bu Sözleşmeyi Değiştiren 28 Eylül 1955 Tarihli Lahey Protokolüne Katılmanın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı

MADDE 1. — Millet Meclisi metninin 1 nci maddesi aynen kabul edilmiştir.

MADDE 2. — Millet Meclisi metninin 2 nci maddesi aynen kabul edilmiştir.

MADDE 3. — Millet Meclisi metninin 3 nci maddesi aynen kabul edilmiştir.

**DIŐIŐLERİ, TURİZM VE TANITMA
KOMİSYONUNUN KABUL ETTİĞİ METİN**

12 Ekim 1929 Tarihinde Varşova'da İmzalanana Uluslararası Hava Taşımalanına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözlēmeye ve Bu Sözlēmeyi Değiştiren 28 Eylöl 1955 Tarihli Lahey Protokolüne Katılmanın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı

MADDE 1. — Millet Meclisince kabul edilen 1 nci madde aynen kabul edilmiştir.

MADDE 2. — Millet Meclisince kabul edilen 2 nci madde aynen kabul edilmiştir.

MADDE 3. — Millet Meclisince kabul edilen 3 ncü madde aynen kabul edilmiştir.

**BÜTÇE VE PLAN KOMİSYONUNUN
KABUL ETTİĞİ METİN**

12 Ekim 1929 Tarihinde Varşova'da İmzalanana Uluslararası Hava Taşımalanına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözlēmeye ve Bu Sözlēmeyi Değiştiren 28 Eylöl 1955 Tarihli Lahey Protokolüne Katılmanın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı

MADDE 1. — Millet Meclisi metninin 1 nci madesi aynen kabul edilmiştir.

MADDE 2. — Millet Meclisi metninin 2 nci madesi aynen kabul edilmiştir.

MADDE 3. — Millet Meclisi metninin 3 ncü madesi aynen kabul edilmiştir.