

Dönem : 4
Toplantı : 3

MİLLET MECLİSİ S. Sayısı : 344

12 Ekim 1929 Tarihinde Varşova'da imzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeye ve Bu Sözleşmeyi Değiştiren 28 Eylül 1955 Tarihli Lahey Protokolüne Katılmanın Uygun Bulduğuna Dair Kanun Tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm, Dışişleri ve Plan Komisyonları Raporları (1/234)

T. C.

Başbakanlık

30 . 12 . 1974

Kanunlar ve Kararlar Tetkik

Dairesi Başkanlığı

Sayı : 71-1866/6819

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 Taşımalarına İlişkin 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 hususî hukuk alanındaki sözleşmelere, yakın zamana kadar genellikle yabancı kalmıştır.

Millî mevzuat açısından ise, sivil havacılık ilişkilerinin bütününtü 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 İlişkin 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 protokolla değiştirilmiştir. Lahey Protokolü 1963'te yürürlüğe girmiştir. Halen 74 devlet bu protokola 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 imkân vermektedir.

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 hükümlenen 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, ticarî 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 koşturmuştur. 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 sorum-

luluk 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 tevfi kan, taşımada inkıta 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 milli 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 hususi 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 ile tahdit edilmiştir. Bu maddedeki Frank üzerinden verilmiş bulunan meblâğların, binde 900 ayarında altmış beş buçuk miligram altını ihtiva eden para birimine göre hesaplanacağı ve milli 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. Taşıyıcıyı 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 müstahdemin 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 varma yeri mahkemesinde açılması lâzımdır.

Madde 29. — Sözleşme, taşıma akdinden doğan davaların, hava gemisinin varma yerine geldiği veya gelmesi gerektiği günden, yahut taşımanın durduğu günden itibaren iki yıl zarfında açılmasını, aksi takdirde dava hakkının sâkit 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 nihai hükümler tanzim olunmuştur.

Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporu

Millet Meclisi

Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu

29 . 5 . 1975

Esas No. : 1/234

Karar No. : 14

Yüksek Başkanlığa

12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeye ve Bu Sözleşmeyi Değiştiren 28 Eylül 1955 Tarihli Lahey Protokolüne katılmanın uygun bulunduğuna dair kanun tasarısı, Komisyonumuza havale olunmakla ilgili Bakanlık temsilcileri de hazır olduğu halde tetkik ve müzakere olundu.

Tasarının gerekçesinde de sarahaten ifade edildiği veçhile, son yılda büyük bir gelişme göstermiş olan hava taşımacılığı alanında geniş ölçüde ehemmiyete haiz olan bu anlaşma ve onu tadil eden 1955 Lahey protokolüne ülkemizin de katılması, Türk Hava Taşıyıcısı diğer devletlerin hava taşıyıcılarını koruyan sistemden yararlanabilecek sınırsız sorumluluk şartlarının uygulanması ve yarıca sigorta prim ve esaslarında bazı olumlu imkânlar sağlayan 28 Eylül 1955 tarihli Lahey Protokolüne katılmanın tasdikine mütedair hazırlanmış bulunan Kanun Tasarısı Komisyonumuzca yerinde görülerek aynen kabul edilmiştir.

İşbu Raporumuz, Dışişleri Komisyonuna tevdi buyurulmak üzere Yüksek Başkanlığa saygı ile sunulur.

Komisyon Başkanı	Başkanvekili	Sözcü
Gümüşhane	Manisa	Giresun
Erol Tuncer	Hasan Zengin	H. Vamık Tekin
Kâtip	Ankara	Antalya
Çorum	Necdet Evliyagil	Faiz Sarlar
Kasım Parlar		
İstanbul	Muğla	Samsun
Mehmet Emin Sungur	Ali Dögerli	Fahri Birer
	Zonguldak	
	Orhan Göncüoğlu	

Dışişleri Komisyonu Raporu

Millet Meclisi

Dışişleri Komisyonu

19 . 6 . 1975

Esas No. : 1/234

Karar No. : 47

Yüksek Başkanlığa

12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeye ve Bu Sözleşmeyi Değiştiren 28 Eylül 1955 Tarihli Lahey Protokolüne Katılmanın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı, ilgili Bakanlık temsilcilerinin iştirakiyle Komisyonumuzda görüşüldü.

Tasarı üzerinde yapılan görüşmeler sonunda, gerekçede belirtilen hususlar, Komisyonumuzca da uygun bulunmuş ve mezkûr tasarının aynen kabulüne karar verilmiştir.

Havalesi gereğince Plan Komisyonuna tevdi buyurulmak üzere Yüksek Başkanlığa sunulur.

Komisyon Başkanı	Sözcü	Ankara
Zonguldak	İstanbul	Necdet Evliyagil
Cahit Karakaş	Reşit Ülker	
Çorum	Bursa	Bursa
Yâsin Hatiboğlu	Mehmet Emekli	Cemal Külâhlı
Manisa	Manisa	Nevşehir
Ahmet Balkan	Necmi Özgür	Ragıp Üner

Bütçe Plan Komisyonu Raporu

Millet Meclisi
Bütçe Plan Komisyonu
Esas No. : 1/234
Karar No. : 123

14 . 5 . 1976

Millet Meclisi Başkanlığına

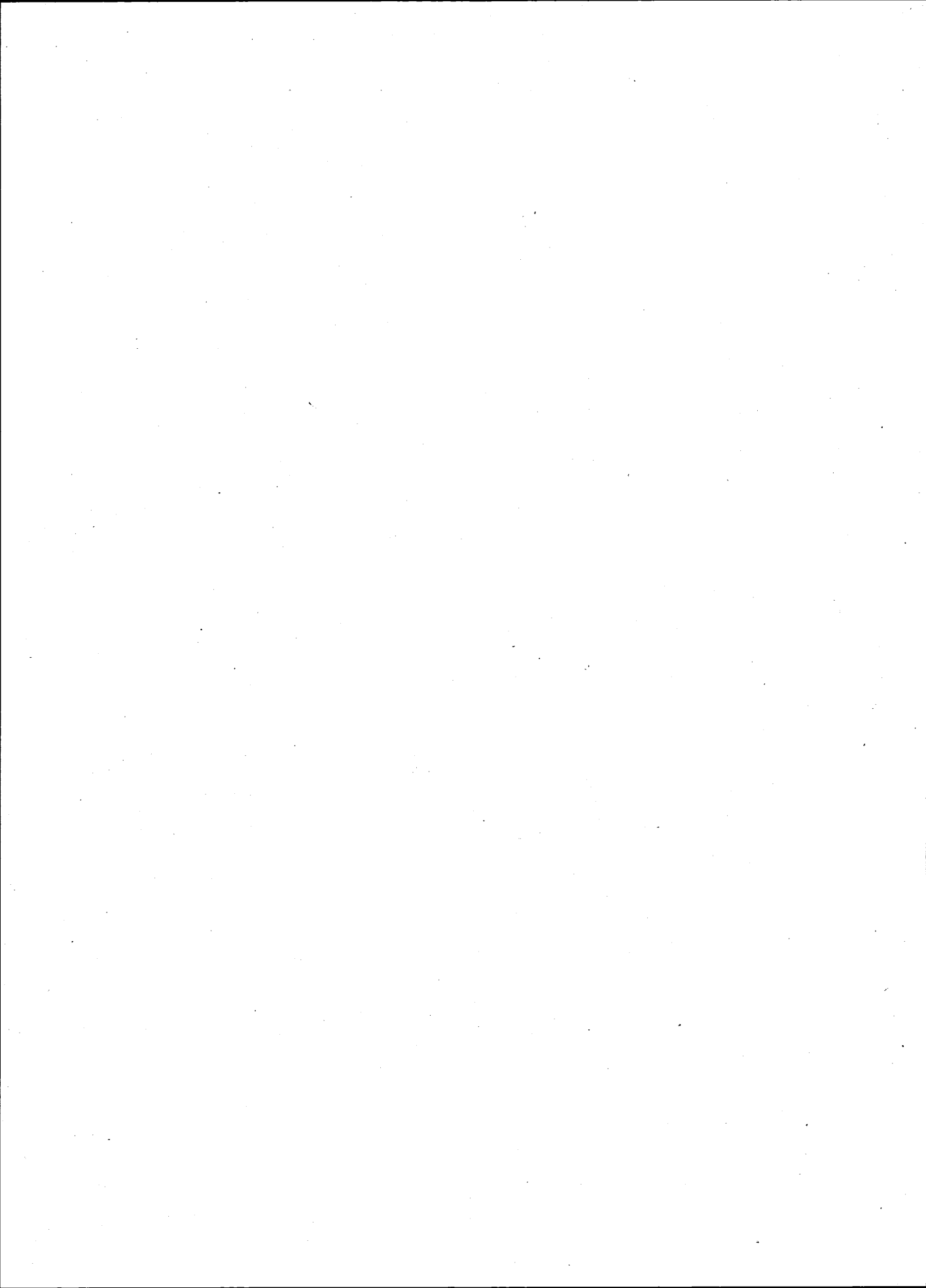
Komisyonumuza havale edilen «12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan Uluslararası Hava Taşımacılığının İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeye ve bu Sözleşmeyi değiştiren 28 Eylül 1955 tarihli Lahey Protokolüne katılmanın uygun bulunduğu dair Kanun Tasarısı» ile önhavalesi uyarınca Dışişleri, Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm komisyonlarının raporu, Dışişleri ve Maliye Bakanlığı temsilcilerinin de katıldığı toplantıda görüşüldü:

Tasarının gerekçesinde de arz ve izah edildiği gibi, son yıllarda büyük bir gelişme göstermiş olan hava taşımacılığı alanında geniş ölçüde ehemmiyeti haiz olan bu anlaşmaya ve onu tadil eden 1955 Lahey Protokolüne ülkemizin katılması halinde, hava taşıma alanındaki Türk mevzuatı uluslararası sivil havacılık mevzuatı ile aynı düzeye getirilmiş olacak Türk hava taşıyıcısı, diğer devletlerin hava taşıyıcılarını koruyan sistemden yararlanabilecek, sınırsız sorumluluk şartlarının uygulanması durumu ile getirdiği külfetler ortadan kalkacak ve sigorta prim ve esaslarında bazı olumlu imkânları sağlayan 28 Eylül 1955 tarihli Lahey Protokolüne katılmasına dair Kanun Tasarısı Komisyonumuzca da olumlu karşılanmış ve maddelerin müzakeresine geçilmiştir.

Anlaşmanın onanmasını düzenleyen tasarının 1 nci maddesi ile yürürlük ve yürütme ile ilgili 2 ve 3 ncü maddeleri aynen kabul edilmiştir.

Genel Kurulun tasviplerine sunulmak üzere, Yüksek Başkanlığa saygı ile arz olunur.

Başkan Aydın <i>İsmet Sezgin</i>	Başkanvekili Adıyaman <i>Abdurrahman Ünsal</i>	Sözcü Gümüşhane <i>Turgut Yücel</i>
Adana Osman Çıtırık İmzada bulunamadı	Ankara H. Turgut Toker İmzada bulunamadı	Denizli <i>Hüdaî Oral</i>
Eskişehir <i>M. İsmet Angı</i>	İçel <i>İbrahim Göktepe</i>	İstanbul Engin Ünsal İmzada bulunamadı
İstanbul Metin Tüzün İmzada bulunamadı	İzmir <i>Yücel Dirik</i>	İzmir Coşkun Karagözoğlu İmzada bulunamadı
Kütahya <i>İlhan Ersoy</i>	Malatya <i>Ahmet Karaaslan</i>	Manisa <i>Gündüz Sevilgen</i>
Manisa <i>Süleyman Tuncel</i>	Samsun <i>İlyas Kılıç</i>	Sivas <i>Vahit Bozaitli</i>
Tekirdağ <i>Yılmaz Alpaslan</i>	Tokat Hüseyin Abbas İmzada bulunamadı	Zonguldak <i>Sebati Ataman</i>



HÜKÜMETİN TEKLİFİ

12 Ekim 1929 Tarihinde Varşova'da İmzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına 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 Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme»ye ve 28 Eylül 1955 tarihinde Lahey'de imzalanan «12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Sözleşmeyi Değiştiren Protokol» a katılması uygun bulunmuştur.

MADDE 2. — Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 3. — Bu Kanunu Bakanlar Kurulu yürütür.

BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM KOMİSYONUNUN KABUL ETTİĞİ METİN

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

MADDE 1. — Tasarının 1 nci maddesi aynen kabul edilmiştir.

MADDE 2. — Tasarının 2 nci maddesi aynen kabul edilmiştir.

MADDE 3. — Tasarının 3 ncü maddesi aynen kabul edilmiştir.

6 . 12 . 1974

Başbakan <i>Ord. Prof. Dr. S. İrmak</i>	Devlet Bakanı Başbakan Yardımcısı <i>Z. Baykara</i>	Devlet Bakanı <i>M. Özgünes</i>	Devlet Bakanı <i>M. Fer</i>
Devlet Bakanı <i>S. Yıldız</i>	Adalet Bakanı <i>H. Mumcuoğlu</i>	Millî Savunma Bakanı V. <i>M. Öztekin</i>	İçişleri Bakanı <i>M. Öztekin</i>
Dışişleri Bakanı <i>M. Esenbel</i>	Maliye Bakanı <i>Prof. Dr. B. Gürsoy</i>	Millî Eğitim Bakanı <i>Prof. Dr. S. Reisoğlu</i>	Bayındırlık Bakanı <i>Dr. V. Tanır</i>
Ticaret Bakanı <i>Prof. Dr. H. Cillov</i>	Sağ. ve Sos. Y. Bakanı <i>Dr. K. Demir</i>	Güm. ve Tekel Bakanı <i>Doç. Dr. B. Tuncer</i>	Gıda - Tar. ve Hay. Bakanı <i>Prof. Dr. R. Aktan</i>
Ulaştırma Bakanı <i>Prof. Dr. S. Özbek</i>	Çalışma Bakanı <i>Prof. Dr. T. Esener</i>	Sanayi ve Tek. Bakanı <i>M. Gölhan</i>	En. ve Tab. Kay. Bakanı <i>E. Işıl</i>
Turizm ve Tan. Bakanı <i>İ. Evliyaoğlu</i>	İmar ve İskân Bakanı <i>S. Babüroğlu</i>	Köy İşleri ve Koop. Bakanı <i>İ. H. Aydınöğlu</i>	Orman Bakanı <i>Prof. Dr. F. Saatçioğlu</i>
Genç. ve Spor Bakanı <i>Z. Baloğlu</i>	Kültür Bakanı <i>N. Neftçi</i>	Sosyal Güvenlik Bakanı <i>S. Şide</i>	

**DIŐIŐLERİ KOMİSYONUNUN KABUL ETTİĞİ
METİN**

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

MADDE 1. — Tasarının 1 nci maddesi aynen kabul edilmiştir.

MADDE 2. — Tasarının 2 nci maddesi aynen kabul edilmiştir.

MADDE 3. — Tasarının 3 nci maddesi aynen kabul edilmiştir.

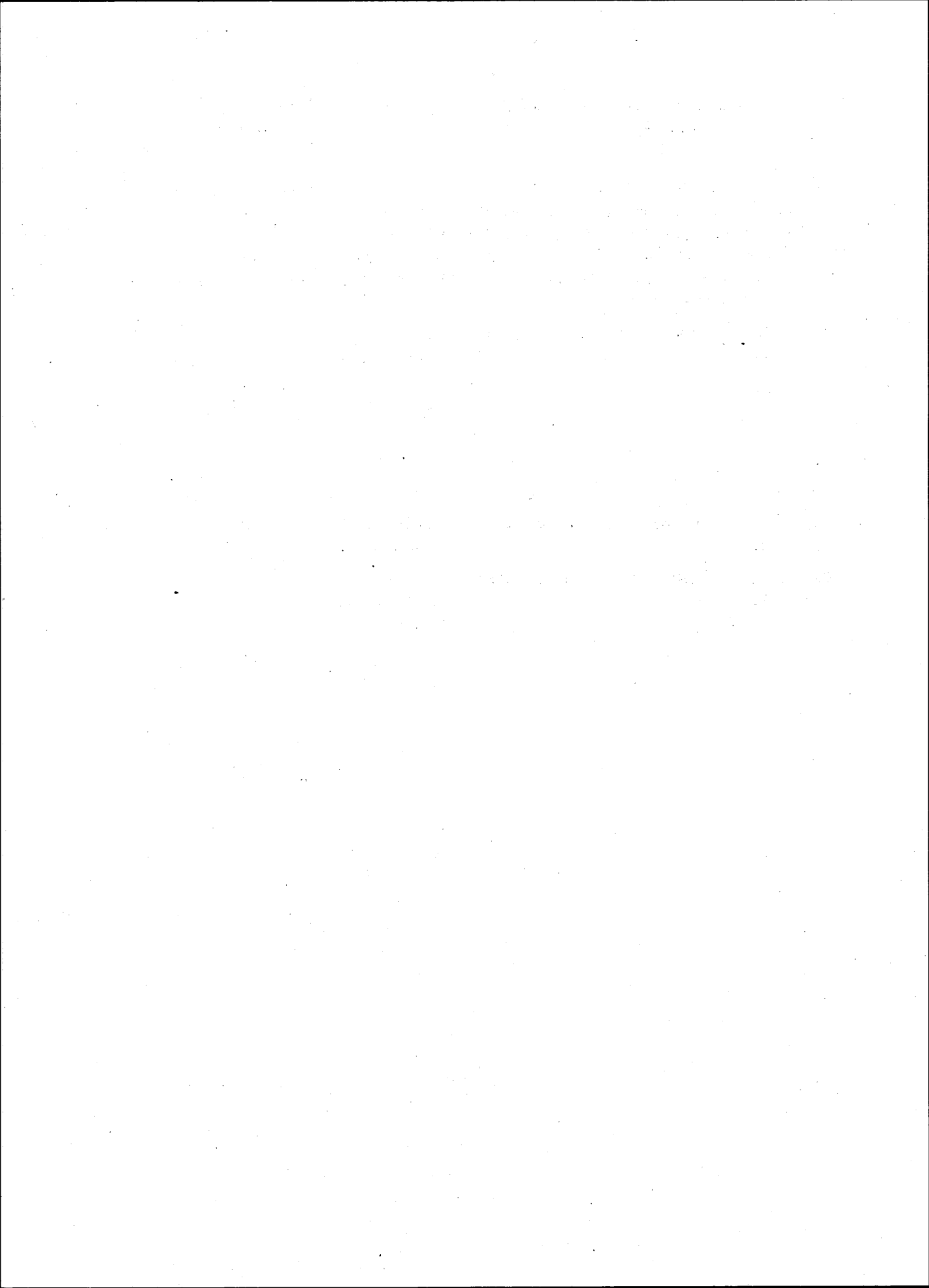
**PLAN KOMİSYONUNUN KABUL ETTİĞİ
METİN**

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

MADDE 1. — Tasarının 1 nci maddesi aynen kabul edilmiştir.

MADDE 2. — Tasarının 2 nci maddesi aynen kabul edilmiştir.

MADDE 3. — Tasarının 3 nci maddesi aynen kabul edilmiştir.



12 EKİM 1929 TARİHİNDE VARŞOVA'DA İMZALANAN ÜLUSLARARASI HAVA TAŞIMALARINA İLİŞKİN BAZI KURALLARIN BİRLEŞTİRİLMESİ HAKKINDAKİ SÖZLEŞMEYİ DEĞİŞTİREN PROTOKOL

Aşağıda İmzaları Bulunan Hükümetler

12 Ekim 1929 tarihinde Varşova'da imzalanan Uluslararası Hava Taşımalarına ilişkin bazı kuralların birleştirilmesi hakkında Sözleşmede değişiklik yapılmasının uygun olduğunu düşünerek, Aşağıdaki gibi anlaşmışlardır :

FASIL - I

Sözleşmedeki Değişiklikler

Madde — I

Sözleşmenin 1 nci maddesinin

a) 2 nci paragrafı çıkarılacak ve yerine aşağıdaki paragraf konacaktır.

«2. Bu Sözleşmenin amacı bakımından, «Uluslararası taşıma» terimi taraflar arasındaki anlaşmaya göre hareket yeri ve varış yeri, taşımada bir kesilme veya aktarma olsun olmasın, iki Yüksek Sözleşen Taraf ülkesinde bulunan veya, Yüksek Sözleşen Taraflardan biri olmasa bile, bir başka devletin ülkesinde olan kararlaştırılmış bir duraklama yeri varsa, bir tek Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesi içinde bulunan, herhangi bir taşıma anlamına gelir. Başka bir devletin ülkesinde olan kararlaştırılmış bir duraklama yeri bulunmaksızın bir tek Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesi içindeki iki nokta arasında yapılan taşıma bu Sözleşmenin amacı bakımından uluslararası taşıma değildir.»

b) 3 ncü paragraf çıkarılacak ve yerine aşağıdaki paragraf konacaktır :

3. Birbiri ardınca birkaç hava taşıyıcısı tarafından yapılacak taşıma ister bir tek anlaşma ister bir anlaşmalar dizisi şeklinde kararlaştırılmış olsun, eğer taraflarca tek bir iş olarak kabul edilmişse, bu Sözleşmenin amacı bakımından bir tek bölünmez taşıma sayılır ve sadece, bir anlaşmanın veya bir dizi anlaşmanın tüm olarak aynı devletin ülkesi içinde icra edilecek olmasından dolayı uluslararası karakterini kaybetmez.»

Madde — II

Sözleşmenin 2 nci maddesinin

2 nci paragrafı çıkarılacak ve aşağıdaki paragraf bunun yerine konacaktır :

«2. Bu Sözleşme posta ve posta paketleri taşımalarına uygulanmayacaktır.»

Madde — III

Sözleşmenin 3 ncü maddesinin -

a) 1 nci paragrafı çıkarılacak ve yerine aşağıdaki paragraf konacaktır:

1. Yolcu taşımalarında, şu hususların yer aldığı bir bilet verilecektir :

(a) Hareket ve varış yerlerini gösteren bir bilgi.

(b) Bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yeri başka bir devletin ülkesinde olmak üzere, hareket ve varış yerleri bir tek Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesi içinde ise, bu duraklama yerlerinden en az birini gösteren bir bilgi.

(c) Eğer yolcunun seyahatinin son varış yeri veya durak yeri, hareket ettiği ülkeden başka bir ülke içinde ise, Varşova Sözleşmesinin uygulanabileceğini ve sözleşmenin ölüm veya bedensel zarar ile bagajın kaybı veya hasarı bakımından taşıyıcının sorumluluğunu düzenlediğini ve birçok hallerde sınırlandığını belirten bir not.»

b) 2 nci paragrafı çıkarılacak ve yerine aşağıdaki paragraf konacaktır:

«2. Yolcu bileti, taşıma anlaşmasının yapıldığı ve şartları hususunda, aksi sabit, oluncaya kadar geçerli delil sayılacaktır. Yolcu biletinin yokluğu, usulüne uygun olmaması veya kaybı, taşıma anlaşmasının varlığını veya geçerliliğini etkilemez, anlaşma aynı ölçüde bu Sözleşmenin kurallarına bağlı olur. Bununla birlikte, yolcu bileti verilmemiş bir yolcu taşıyıcının rızası ile uçağa binerse veya bilette bu maddenin 1 c) paragrafının gerektirdiği not bulunmazsa, taşıyıcı 22 nci madde hükümlerinden yararlanmaya hak kazanamayacaktır.»

Madde — IV

Sözleşmenin 4 ncü maddesinin -

a) 1 nci, 2 nci ve 3 ncü paragrafları çıkarılacak ve yerine aşağıdaki paragraflar konacaktır:

«1. Kayıtlı bagajın taşınmasında bir bagaj senedi verilecektir; bu bagaj senedi 3 ncü maddenin 1 nci paragrafı hükümlerine uyan bir yolcu biletinin içinde veya onunla birleştirilmiş olmadıkça, içinde aşağıdaki hususlar bulunacaktır :

a) Hareket ve varış yerlerini gösteren bir bilgi;

b) Bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yeri başka bir Devletin Ülkesinde olmak üzere hareket ve varış yerleri bir tek Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesi içinde ise, bu duraklama yerlerinden en az birini gösteren bir bilgi;

c) Taşımanın bitiş yeri veya duraklama yeri, başladığı ülkeden başka bir ülke içinde ise, Varşova Sözleşmesinin uygulanabileceğini ve Sözleşmenin, bagajın kaybı veya hasarı bakımından taşıyıcının sorumluluğunu düzenlediğini ve birçok hallerde sınırladığını belirten bir not.»

b) 4 ncü paragrafı çıkarılacak ve yerine aşağıdaki paragraf konacaktır :

«2. Bagaj senedi, bagajın kaydedildiği ve taşıma anlaşmasının şartları hususunda, aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil sayılacaktır. Bagaj senedinin yokluğu, usulüne uygun olmaması veya kaybı, taşıma anlaşmasının varlığını veya geçerliliğini etkilemez, anlaşma aynı ölçüde bu Sözleşmenin kurallarına bağlı olur. Bununla birlikte taşıyıcı, bagaj senedi verilmeden bagajı sorumluluğuna alırsa veya bagaj senedinde (3 ncü maddenin 1 nci c) paragrafı hükümlerine uyan yolcu biletinin içinde veya onunla birleştirilmiş olmadıkça (bu maddenin 1 c) paragrafının gerektirdiği not bulunmazsa, taşıyıcı 22 nci maddenin 2 nci paragrafı hükümlerinden yararlanmaya hak kazanamayacaktır.»

Madde — V

Sözleşmenin 6 ncü maddesinin -

3 ncü paragrafı çıkarılacak ve yerine aşağıdaki paragraf konacaktır :

«3. Taşıyıcı, yük uçağa yüklenmeden önce imza atacaktır.»

Madde — VI

Sözleşmenin 8 nci maddesi çıkarılacak ve yerine aşağıdaki madde konacaktır:

«Hava yük senedinde aşağıdaki hususlar bulunacaktır :

a) Hareket ve varış yerlerini gösteren bir bilgi;

b) Bir veya birden fazla kararlaştırılmış duraklama yeri başka bir devletin ülkesinde olmak üzere, hareket ve varış yerleri bir tek Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesi içinde ise, bu duraklama yerlerinden en az birini gösteren bir bilgi;

c) Taşımanın bitiş yeri veya duraklama yeri başladığı ülkeden başka bir ülke içinde ise, Varşova Sözleşmesinin uygulanabileceğini ve Sözleşmenin, yükün kaybı veya hasarı bakımından taşıyıcının sorumluluğunu düzenlediğini ve birçok hallerde sınırladığını belirten bir not.»

Madde — VII

Sözleşmenin 9 ncu maddesi çıkarılacak ve yerine aşağıdaki madde konacaktır :

«Yük, bir hava yük senedi düzenlenmeden taşıyıcının rızası ile uçağa yüklenirse veya hava yük senedinde 8 nci maddenin c) paragrafının gerektirdiği not bulunmazsa, taşıyıcı 22 nci maddenin 2 nci paragrafı hükümlerinden yararlanmaya hak kazanamayacaktır.»

Madde — VIII

Sözleşmenin 10 ncu maddesinin -

2 nci paragrafı çıkarılacak ve yerine aşağıdaki paragraf konacaktır : -

«2. Gönderici, kendisi tarafından belirtilen hususların veya yapılan bildirimlerin usulüne uygun, doğru veya tamam olmayışı nedeniyle taşıyıcının veya taşıyıcının kendisine karşı sorumlu olduğu başka herhangi bir kişinin göreceği bütün zararları ödeyecektir.»

Madde — IX

Sözleşmenin 15 nci maddesine -

Aşağıdaki paragraf eklenecektir :-

«3. Bu Sözleşmedeki hiçbir husus, devredilebilen bir hava yük senedi yapılmasına engel değildir.»

Madde — X

Sözleşmenin 20 nci maddesinin 2 nci paragrafı çıkarılacaktır.

Madde — XI

Sözleşmenin 22 nci maddesi çıkarılacak ve yerine aşağıdaki madde konacaktır :-

«Madde — 22»

1. İnsanların taşınmasında taşıyıcının sorumluluğu her yolcu için iki yüzelli bin frankla sınırlandırılmıştır. Davaya el koyan mahkemenin kanunlarına göre zararın periyodik olarak ödenmesine hükmedilebildiği hallerde, bu ödemelerin toplam değeri ikiyüz elli bin frankı aşmayacaktır. Bununla birlikte, taşıyıcı ile yolcu, daha yüksek bir sorumluluk sınırı kararlaştırabilirler.

2. a) Kayıtlı bagaj ve yük taşınmasında taşıyıcının sorumluluğu, kilogram başına ikiyüzelli frankla sınırlandırılmıştır; meğer ki, yolcu veya gönderici, paket taşıyıcıya verilirken, varış yerinde teslimi anındaki değerini gösteren özel bir bildirimde bulunmuş ve gerekiyorsa, ek bir meblâğ ödemiş olsun. Bu durumda taşıyıcı, ödeyeceği meblâğın, bagaj veya yükün, yolcu veya gönderici için, varış yerinde teslimi anındaki gerçek değerinden daha büyük olduğunu ispat etmedikçe, bildirim yapılan meblâğı aşmayan bir meblâğ ödemekle yükümlüdür.

b) Kayıtlı bagaj veya yükün bir bölümünün veya içinde bulunan herhangi bir şeyin kaybı, hasarı veya geçikmesi halinde taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılacağı miktarın kararlaştırılmasında dikkate alınacak ağırlık, sadece ilgili paket, veya paketlerin toplam ağırlığı olacaktır. Bununla birlikte, kayıtlı bagaj veya yükün bir bölümünün veya içinde bulunan bir şeyin kaybı, hasarı veya gecikmesi, aynı bagaj senedinin veya hava yük senedinin kapsamına giren diğer parçaların değerini etkilerse, bu paket veya paketlerin toplam ağırlığı da sorumluluk sınırının kararlaştırılmasında dikkate alınacaktır.

3. Yolcunun yanında bulundurduğu şeyler, bakımından taşıyıcının sorumluluğu her yolcu için beş bin frankla sınırlıdır.

4. Bu maddede belirtilen limitler, mahkemenin bunlara ek olarak, davacının yaptığı mahkeme masraflarının veya dava ile ilgili olarak yaptığı diğer masrafların bir bölümünün veya tümünün ödenmesini, kendi kanununa göre, karara bağlanmasına engel olmayacaktır. Eğer mahkeme masrafları ve dava ile ilgili

diğer masraflar dışarda kalmak üzere hükmolunan tazminat miktarı, zararı doğuran olayın meydana gelmesinden itibaren altı aylık bir süre içinde veya eğer daha sonra ise davanın açılmasından önce, taşıyıcının yazılı olarak davacıya teklif ettiği meblâğı aşmıyorsa, yukarıdaki hüküm uygulanmayacaktır.

5. Bu maddede frank olarak sözü edilen meblâğların, binde dokuz yüz ayarında altmış beş buçuk miligram altını bulunan bir para birimi karşılığı olduğu kabul edilecektir. Bu meblâğlar millî paralara yuvarlak rakamlar halinde çevrilebilir. Bu meblâğların altından başka millî paralara çevrilmesi, hukukî işlemler bakımından, hasar tarihinde bu paraların taşıdığı altın değerine göre yapılacaktır.»

Madde — XII

Sözleşmenin 23 nci maddesinde bulunan hüküm 1 nci paragraf olarak numaralandırılacak ve aşağıdaki paragraf buraya eklenecektir :-

«2. Taşınan yükün kendisinde bulunan bir kusurdan, kalitesinden veya bozukluğundan doğan zararları düzenleyen hükümlere, bu maddenin 1 nci paragrafı uygulanmayacaktır.»

Madde — XIII

Sözleşmenin 25 nci maddesinin,

1 nci ve 2 nci paragrafları çıkarılacak ve yerine aşağıdaki hüküm konacaktır :-

«Zararın, taşıyıcının işçilerinin veya temsilcilerinin zarar vermek kastıyla veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucunda meydana geldiği ispatlanırsa, 22 nci maddede belirtilen sorumluluk limitleri uygulanmayacaktır; ancak, bir işçi veya temsilcinin böyle bir hareketi veya ihmali halinde onun kendi görevi çerçevesi içinde hareket ettiğinin de ispatı gerekir.»

Madde — XIV

Sözleşmenin 25 nci maddesinden sonra, aşağıdaki madde konacaktır :-

«Madde : 25 A

1. Bu Sözleşmenin kapsamında bulunan bir zarar dolayısıyla taşıyıcının bir işçisi veya temsilcisine karşı bir dava açılırsa, kendisi, görevi çerçevesi içinde hareket ettiğini ispatladığı takdirde, 22 nci maddede göre taşıyıcının yararlanma hakkına sahip olduğu sorumluluk limitlerinden yararlanmaya hakkı olacaktır.

2. Bu durumda, taşıyıcıdan, işçilerinden veya temsilcilerinden alınabilecek meblâğların toplamı söz konusu limitleri aşmayacaktır.

3. Zararın, işçi veya temsilcinin zarar vermek kastıyla veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek dikkatsizce yaptığı bir hareket veya ihmal sonucunda meydana geldiği ispatlanırsa, bu maddenin 1 nci ve 2 nci paragraflarının hükümleri uygulanmayacaktır.»

Madde — XV

Sözleşmenin 26 nci maddesinin,

2 nci paragrafı çıkarılacak ve yerine aşağıdaki paragraf konacaktır :-

«2. Hasar halinde, teslim almaya yetkili kişinin hasarın farkedilmesinden sonra derhal taşıyıcıya şikâyetle bulunması, ve bu şikâyetin, alınışlarından itibaren bagaj için en geç yedi gün ve yük için en geç ondört gün içinde yapılması gereklidir. Gecikme halinde şikâyetin, bagaj veya yükün kendi eline geçtiği tarihten itibaren en geç yirmi gün içinde yapılması gerekir.»

Madde — XVI

Sözleşmenin 34 ncü maddesi çıkarılacak ve yerine aşağıdaki madde konacaktır :-

«Taşıma belgelerine ilişkin 3 ilâ 9 ncu (dahil) maddelerin hükümleri, bir hava taşıyıcısının normal faaliyetinin kapsamı dışında, olağanüstü şartlarda yapılan taşıma halinde uygulanmayacaktır.»

Madde — XVII

Sözleşmenin 40 ncı maddesinden sonra aşağıdaki madde konacaktır:-

«Madde — XVII

1. Sözleşmenin 37 nci maddesinin 2 nci paragrafındaki ve 40 ncı maddesinin 1 nci paragrafındaki Yüksek Sözleşen Taraf deyimi, devlet anlamını taşıyacaktır. Diğer bütün hallerde, Yüksek Sözleşen Taraf deyimi, sözleşmeyi onaylaması veya Sözleşmeye katılması yürürlüğe girmiş olan ve Sözleşmeden çekilmesi yürürlüğe girmemiş olan bir devlet anlamını taşıyacaktır.

2. Sözleşmenin amacı bakımından ülke sözcüğü, bir devletin yalnız anaülkesi değil, aynı zamanda o devletin, dış ilişkilerinden sorumlu olduğu bütün diğer ülkeler anlamını taşır.»

FASIL - II

Sözleşmenin Değiştirilmiş Şeklinin Uygulama Alanı

Madde — XVIII

Sözleşmenin bu Protokolla değiştirilmiş şekli, Sözleşmenin 1 nci maddesinde tanımlanan uluslararası taşımaya uygulanacaktır; şu şartla ki, o maddede belirtilen hareket ve varış yerleri ya bu Protokola taraf olan iki devletin ülkelerinde, ya da, başka bir devletin ülkesi içinde, kararlaştırılmış bir durak yeri bulunmak üzere, bu Protokola taraf olan tek bir devletin ülkesinde olacaktır.

FASIL — III

Son Hükümler

Madde — XIX

Bu Protokolun Tarafları arasında, Sözleşme ve Protokol, bir tek metin olarak okunacak ve yorumlanacak ve 1955'de Lâhey'de değiştirilen Varşova Sözleşmesi olarak anılacaktır.

Madde — XX

Bu Protokol, XXII nci maddenin 1 nci paragrafı hükümleri uyarınca yürürlüğe gireceği tarihe kadar, bu Protokolün kabul edildiği Konferansa katılan herhangi bir devletin veya o tarihe kadar sözleşmeyi onaylamış veya sözleşmeye katılmış herhangi bir devletin imzasına açık tutulacaktır.

Madde — XXI

1. Bu Sözleşme, imzalayan devletlerin onayına bağlı olacaktır.
2. Bu Protokolün Sözleşmeye Taraf olmayan herhangi bir devlet tarafından onaylanması, Sözleşmenin bu Protokolla değiştirilmiş şekline katılması demek olacaktır.
3. Onay belgeleri Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümetine verilecektir.

Madde — XXII

1. Bu Protokol, imzalayan otuz devlet onay belgelerini verdiklerinde, 30 ncu onay belgesinin verilışinden sonraki doksanınıcı günde bunlar arasında yürürlüğe girecektir. Bundan sonra onaylayan her devlet için, onay belgesini vermesinden sonraki doksanınıcı günde yürürlüğe girecektir.

2. Bu Protokol yürürlüğe girdiğinde, Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümeti tarafından Birleşmiş Milletlere tescil ettirilecektir.

Madde - XXIII

1. Bu Protokol, yürürlüğe girişinden sonra, imzalamamış olan herhangi bir Devletin katılmasına açık olacaktır.

2. Sözleşmeye Taraf olmayan herhangi bir Devletin bu Protokola katılması, Sözleşmenin bu Protokolla değiştirilmiş şekline katılması demek olacaktır.

3. Katılma, katılma belgesinin Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümetine verilmesi suretiyle yapılacak ve belgenin verilışinden sonraki doksanınıcı günde geçerli olacaktır.

Madde - XXIV

1. Bu protokolün Taraflarından herhangi biri Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümetine bildirimde bulunmak suretiyle bu Protokoldan çekilebilir.

2. Çekilme, bildirim Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümeti tarafından alındığı tarihten itibaren altı ay sonra geçerli olacaktır.

3. Bu Protokola Taraf olanlar arasında, bunlardan herhangi birinin 39 ncu maddesi uyarınca Sözleşmeden çekilmesi, herhangi bir şekilde Sözleşmenin bu Protokolla değiştirilmiş şeklinden çekilmesi anlamına gelmeyecektir.

Madde - XXV

1. Bu Protokol, bu maddenin 2 nci paragrafı uyarınca hakkında bir bildirimde bulunulmuş olan ülkeler dışında, bu Protokola Taraf olan bir Devletin dış ilişkilerinden sorumlu, bulunduğu bütün ülkelere uygulanacaktır.

2. Herhangi bir Devlet, onay veya katılma belgesini verdiği sırada, bu Protokolu kabul etmesinin, dış ilişkilerinden kendisini sorumlu olduğu bir veya daha fazla ülke için geçerli olmadığı bildiriminde bulunabilir.

3. Herhangi bir Devlet, daha sonra, Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümetine bildirmek suretiyle, daha önce bu maddenin 2 nci paragrafına göre hakkında bildirimde bulunmuş olduğu ülkelerin herhangi birini veya tümünü bu Protokolün kapsamına alabilir.

4. Bu protokola taraf olan herhangi bir Devlet, XXIV ncü maddenin 1 nci paragrafı hükümlerine göre, dış ilişkilerinden kendisinin sorumlu olduğu ülkelerin herhangi biri veya tümü için, ayrı ayrı, bu Protokoldan çekilebilir.

Madde - XXVI

Bu protokola rezerv konulamaz, ancak herhangi bir Devlet, Polonya Halk Cumhuriyetine her an yazılı tebligatta bulunarak, bu Protokol ile tâdil edilmiş Sözleşmenin, bütün taşıma kapasitesi o ülkenin askeri makamları tarafından veya bu makamlar namına ayrılan o ülkede kayıtlı olan uçaklarla, askeri makamlar için yolcu, yük ve bagaj nakline uygulanamayacağını belirtebilir.

Madde - XXVII

Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümeti,

Sözleşmeye veya bu Protokolu imzalamış olan bütün Devletlere, Sözleşmeye veya bu Protokola Taraf olan bütün Devletlere, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilâtının veya Birleşmiş Milletler Teşkilâtının üyesi olan bütün Devletlere ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilâtına aşağıdaki hususları derhal bildirecektir :

- a) Bu Protokolu imzalayan herhangi bir Devlet ve imza tarihi;
- b) Bu Protokola ilişkin olarak verilen herhangi bir onay veya katılma belgesi ve veriliş tarihi;
- c) Bu Protokolun, XXII nci maddesinin 1 nci paragrafı uyarınca yürürlüğe girdiği tarih;
- d) Alınan herhangi bir çekilme bildirim ve tarihi;
- e) XXV nci madde uyarınca yapılan herhangi bir bildirim alınışı ve tarihi;
- f) XXVI nci madde uyarınca yapılan herhangi bir bildirim alınışı ve tarihi.

Yukarıdakileri tasdiklen, usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş temsilciler bu Protokolu imza etmişlerdir.

Bindokuzyüz Elli Beş yılının Eylül ayının yirmi sekizinci günü, Lahey'de, aynı derecede geçerli olmak üzere İngilizce, Fransızca ve İspanyolca dillerinde üç metin halinde yapılmıştır. Herhangi bir tutarsızlık halinde, Sözleşmenin yapılmış olduğu dil olan Fransızca metin üstün tutulacaktır.

XX nci maddeye göre imzaya açık kalacak olan bu Protokol, Polonya Halk Cumhuriyeti Hükümetine verilecek ve bu Hükümet, aslına uygunluğu usulünce onaylanmış kopyalarını, Sözleşmeyi veya bu Protokolu imzalamış olan bütün Devletlere, Sözleşmeye veya bu Protokole taraf olan bütün Devletlere, Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilâtının veya Birleşmiş Milletler Teşkilâtının üyesi olan bütün Devletlere ve Uluslararası Sivil Havacılık Teşkilâtına gönderecektir.

ULUSLARARASI HAVA TAŞIMALARINA İLİŞKİN BAZI KURALLARIN BİRLEŞTİRİLMESİ HAKKINDA SÖZLEŞME

Alman Rayhının Cumhurbaşkanı, Avusturya Cumhuriyetinin Federal Cumhurbaşkanı, Majeste Belçikalılar Kralı, Brezilya Birleşik Devletleri Cumhurbaşkanı, Majeste Bulgarlar Kralı, Milliyetçi Çin Hükümeti Başkanı, Majeste Danimarka ve İzlanda Kralı, Majeste Mısır Kralı, Majeste İspanya Kralı, Estonya Cumhuriyetinin Devlet Başkanı, Finlandiya Cumhurbaşkanı, Fransa Cumhurbaşkanı, Majeste Büyük Britanya, İrlanda, Denizaşırı Britanya Dominyonları Kralı, Hindistan İmparatoru, Yunanistan Cumhurbaşkanı, Macaristan Krallığı Naibi, Majeste İtalya Kralı, Majeste Japonya İmparatoru, Latviya Cumhurbaşkanı, Lüksemburg Büyük Düşesi, Meksika Birleşik Devletleri Cumhurbaşkanı, Majeste Norveç Kralı, Majeste Hollanda Kraliçesi, Polonya Cumhurbaşkanı, Majeste Romanya Kralı, Majeste İsveç Kralı, İsviçre Federal Konseyi, Çekoslovakya Cumhurbaşkanı, Sovyet Sosyalist Cumhuriyetleri Birliği Merkezi İcra Komitesi, Venezuelalı Birleşik Devletleri Cumhurbaşkanı, Majeste Yugoslavya Kralı :

Havayolu ile yapılan Uluslararası taşımaların şartlarının, taşıyıcının sorumluluğu ve taşımada kullanılan belgeler bakımından, birleştirilerek düzenlenmesinin yararlarını dikkate alarak,

Bu amaçla, aşağıdaki sözleşmeyi yapan ve imzalayan, usulüne uygun olarak yetkilendirilmiş temsilcilerini tayin etmişlerdir :

FASIL - I

Kapsam - Tanımlar

Madde : 1

(1) Bu sözleşme, uçak ile ücret karşılığında yapılan bütün uluslararası insan, bagaj veya eşya taşımalara uygulanacaktır. Bir hava taşıma işletmesi tarafından uçakla yapılan ücretsiz taşımalara da aynı ölçüde uygulanacaktır.

(2) Bu sözleşmenin amacı bakımından «Uluslararası taşıma» terimi, taraflar arasında yapılan anlaşmaya göre hareket yeri ve varış yeri, taşımada bir kesilme veya aktarma olsun olmasın, iki yüksek sözleşen taraf ülkesinde bulunan; veya, bu sözleşmeye taraf olmasa bile bir başka devletin egemenliği, hükümranlığı, mandası veya otoritesi altındaki bir ülkede olan kararlaştırılmış bir duraklama yeri varsa, bir tek yüksek sözleşen taraf ülkesinde bulunan, herhangi bir taşıma anlamını taşıyacaktır. Böyle bir kararlaştırılan durak yeri bulunmaksızın, aynı yüksek sözleşen tarafın egemenliği, hükümranlığı, mandası veya otoritesi altındaki ülkeler arasında yapılan taşıma, bu sözleşmenin amacı bakımından uluslararası sayılmayacaktır.

(3) Birbiri ardınca birkaç hava taşıyıcısı tarafından yapılacak taşıma ister bir tek anlaşma ister bir anlaşmalar dizisi şeklinde kararlaştırılmış olsun, eğer taraflarca tek bir iş olarak kabul edilmişse; bu sözleşmenin amacı bakımından bir tek bölünmez taşıma sayılacaktır, ve sadece, bir anlaşmanın veya bir dizi anlaşmanın tüm olarak aynı yüksek sözleşen tarafın egemenliği, hükümranlığı, mandası veya otoritesi altında bulunan bir ülke içinde icra edilecek olmasından dolayı, uluslararası karakterini kaybetmeyecektir.

Madde : 2

(1) Bu sözleşme, devlet tarafından veya kanunlara uygun olarak kurulmuş hükmi şahıslar tarafından yapılan taşımalara, taşımanın 1 nci maddede belirtilen şartların içinde olması kaydıyla, uygulanacaktır.

(2) Bu Sözleşme, herhangi bir uluslararası posta sözleşmesinin hükümleri uyarınca yapılan taşımalara uygulanmayacaktır.

FASIL - II

Taşıma Belgeleri

BÖLÜM I - Yolcu Bileti

Madde : 3

(1) Yolcuların taşınması için taşıyıcı, aşağıdaki hususların içinde bulunduğu bir yolcu bileti vermek zorunluluğundadır :

- (a) Biletin kesildiği yer ve tarih;
- (b) Hareket yeri ve varış yeri;
- (c) Kararlaştırılan durak yerleri; şu şartla ki, taşıyıcı gerektiğinde durak yerlerini değiştirmek hakkını saklı tutabilecek fakat bu hakkını kullanması halinde değişikliğin, taşımanın uluslararası niteliğini ortadan kaldırma etkisi olmayacaktır;

- (d) Taşıyıcı veya taşıyıcıların isim ve adresleri;
 - (e) Taşıyıcının, bu Sözleşme ile konulan sorumluluğa ilişkin kurallara bağlı olduğuna dair bir bildirim.
- (2) Yolcu biletinin yokluğu, usulüne uygun olmaması veya kaybı, taşıma anlaşmasının varlığını veya geçerliliğini etkilemeyecektir, taşıma anlaşması aynı ölçüde bu sözleşmenin kurallarına bağlı olacaktır. Bununla birlikte taşıyıcı, yolcu bileti verilmemiş olan bir yolcuyla kabul ederse, bu sözleşmenin, sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanmaya hak kazanamayacaktır.

BÖLÜM II - Bagaj Senedi

Madde : 4

(1) Yolcunun yanında alakoyduğu küçük kişisel eşyasından gayri bagajın taşınması için, taşıyıcı bir bagaj senedi vermek zorunluluğundadır.

- (2) Bagaj senedi, bir tanesi yolcu, diğeri taşıyıcı için olmak üzere, iki nüsha olarak düzenlenecektir.
- (3) Bagaj senedinde aşağıdaki hususlar bulunacaktır :
 - (a) Kesildiği yer ve tarih;
 - (b) Hareket yeri ve varış yeri;
 - (c) Taşıyıcı veya taşıyıcıların isim ve adresleri;
 - (d) Yolcu biletinin numarası;
 - (e) Bagajın, bagaj senedini elinde bulunduran kişiye teslim olunacağına dair bir bildirim;
 - (f) Paketlerin adedi ve ağırlıkları;
 - (g) Madde 22 (2) uyarınca bildirilmiş olan değer;
 - (h) Taşımanın, bu Sözleşme ile konulan sorumluluğa ilişkin kurallara bağlı olduğuna dair bir bildirim.
- (4) Bagaj senedinin yokluğu, usulüne uygun olmaması veya kaybı, taşıma anlaşmasının varlığını veya geçerliliğini etkilemeyecektir, taşıma anlaşması aynı ölçüde bu sözleşmenin kurallarına bağlı olacaktır. Bununla birlikte taşıyıcı, bagaj senedi verilmemiş olan bir bagajı kabul ederse veya bagaj senedinde yukarıda (d), (f) ve (h) de belirtilen hususlar bulunmazsa, bu sözleşmenin, sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanmaya hak kazanamayacaktır.

BÖLÜM III - Hava Yük Senedi

Madde : 5

(1) Eşya taşıyan her taşıyıcı, göndericiden «hava yük senedi» olarak isimlendirilen bir belgeyi düzenleyerek kendisine vermesini, her gönderici de taşıyıcıdan bu belgeyi kabul etmesini istemek hakkına sahiptir.

(2) Bu belgenin yokluğu, usulüne uygun olmaması veya kaybı, taşıma anlaşmasının varlığını veya geçerliliğini etkilemeyecektir; taşımayı, 9 ncu madde hükümlerine bağlı olmak üzere aynı ölçüde bu Sözleşmenin kuralları düzenleyecektir.

Madde : 6

(1) Hava yük senedi gönderici tarafından üç tane olarak düzenlenecek ve eşya ile birlikte taşıyıcıya verilecektir.

(2) Birincisi üzerine «taşıyıcı için» yazılacak ve gönderici tarafından imzalanacaktır. İkincisi üzerine «alıcı için» yazılacak; gönderici ve taşıyıcı tarafından imzalanacak ve eşya ile birlikte gidecektir. Üçüncüsü taşıyıcı tarafından imzalanacak ve eşya kabul edildikten sonra göndericiye verilecektir.

(3) Taşıyıcı, eşyanın kabulü üzerine imza atacaktır.

(4) Taşıyıcının imzası damga şeklinde basılabilir; göndericinin imzası yazılabilir veya damga şeklinde basılabilir.

(5) Göndericinin isteği üzerine hava yük senedini taşıyıcı düzenlemişse, aksi isbat edilmedikçe, bunu gönderici adına yapmış olduğu kabul edilecektir.

Madde : 7

Birden fazla paket olması halinde, taşıyıcı, ayrı ayrı hava yük senetleri düzenlemesini göndericiden istemek hakkına sahiptir.

Madde : 8

Hava yük senedinde aşağıdaki hususlar bulunacaktır :

- (a) Düzenlendiği yer ve tarih;
- (b) Hareket yeri ve varış yeri;
- (c) Kararlaştırılan durak yerleri; şu şartla ki, taşıyıcı gerektiğinde durak yerlerini değiştirmek hakkını saklı tutabilece fakat bu hakkını kullanması halinde değişikliğin, taşımanın uluslararası niteliğini ortadan kaldırma etkisi olmayacaktır;
- (d) Göndericinin isim ve adresi;
- (e) İlk taşıyıcının isim ve adresi;
- (f) Durum gerektiriyorsa, alıcının isim ve adresi;
- (g) Eşyanın cinsi;
- (h) Paketlerin adedi, ambalaj şekli, üzerlerindeki özel işaretleri veya numaraları;
- (i) Eşyanın ağırlığı, miktarı, hacmi, boyutları;
- (j) Eşyanın ve ambalajın görünüşteki durumu;
- (k) Kararlaştırılmış ise taşıma ücreti, ödeme yeri ve tarihi ve kimin tarafından ödeneceği;
- (l) Eğer eşya teslim alındığında ödenmek üzere gönderiliyorsa eşyanın fiyatı, durum gerektiriyorsa yapılan masraflar;
- (m) Madde 22 (2) uyarınca bildirilmiş olan değer;
- (n) Hava yük senedinin kaç tane düzenlendiği;
- (o) Hava yük senedine ilişkin olarak taşıyıcıya verilen belgeler;
- (p) Eğer kararlaştırılmış ise, taşımanın bitimi için tespit edilen süre ve takibedilecek yol hakkında kısa bilgi;
- (q) Taşımanın, bu sözleşme ile konulan sorumluluğa ilişkin kurallara bağlı olduğuna dair bir bildirim.

Madde : 9

Taşıyıcı, hava yük senedi düzenlenmemiş bir eşyayı kabul ederse veya hava yük senedinde, yukarıda 8 nci maddenin (a)'dan (i)'ye (dahil) kadar olan ve (g) fıkralarında belirtilen bütün hususlar bulunmazsa, bu sözleşmenin, sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanmaya hak kazanamayacaktır.

Madde : 10

(1) Gönderici, eşya ile ilgili olarak hava yük senedinde belirttiği bütün hususların ve bildirimlerin doğruluğundan sorumludur.

(2) Gönderici, bu hususların ve bildirimlerin usulüne uygun, doğru veya tamam olmayışı nedeniyle taşıyıcının veya başka herhangi bir kişinin göreceği bütün zararlardan sorumludur.

Madde : 11

(1) Hava yük senedi, taşıma anlaşmasının yapıldığı, eşyanın alındığı ve taşıma şartları hususlarında, aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil sayılacaktır.

(2) Hava yük senedinde kayıtlı bildirimlerden eşyanın ağırlığı, boyutları ve ambalaj şekli ile paket adedine ilişkin olanlar, bu hususların doğruluğu hakkında aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil sayılacaktır; miktar, hacim ve eşyanın durumuna ilişkin olanlar ise, taşıyıcı aleyhine delil olmayacaktır. Meğer ki bunlar, taşıyıcı tarafından göndericinin önünde kontrol edilmiş ve kontrol edildiği yük senedinde belirtilmiş olsun veya eşyanın görüntüdeki durumuyla ilgili olsun.

Madde : 12

(1) Gönderici, taşıma anlaşmasına göre yerine getirmek zorunda olduğu bütün yükümlülüklerden doğan sorumluluğuna bağlı olmak şartıyla, hareket veya varış alanlarında geri almak, veya yol üzerindeki herhangi bir iniş yerinde bıraktırmak, veya varış yerinde ya da yol üzerindeki bir yerde hava yük senedinde ismi yazılı alıcıdan başka birine teslimini istemek suretiyle eşya üzerinde tasarruf hakkına sahip olacaktır. Ancak bu tasarruf hakkını, taşıyıcıyı veya diğer göndericileri zarara sokacak şekilde kullanamaz ve bu hakkını kullanmasından doğan bütün masrafları ödemek zorundadır.

(2) Göndericinin emirlerini yerine getirmek olanağı yoksa, taşıyıcı bu durumu kendisine derhal bildirmek zorundadır.

(3) Taşıyıcı, göndericinin eşya üzerindeki tasarrufları ile ilgili emirlerini, hava yük senedinin göndericiye verilmiş olan parçasının ibrazını istemeden yerine getirirse, hava yük senedinin bu parçasını hukuka uygun olarak elinde bulunduran kişinin bu yüzden uğrayabileceği herhangi bir zarardan, göndericiye rücu hakkı saklı kalmak üzere sorumlu olacaktır.

(4) Göndericiye tanınmış olan hak, aşağıdaki 13 ncü maddeye göre alıcının hakkının doğduğu anda ortadan kalkacaktır. Bununla birlikte, alıcı hava yük senedini veya eşyayı kabul etmekten kaçınırsa, veya kendisiyle haberleşilemezse, gönderici tasarruf hakkını yeniden kazanacaktır.

Madde : 13

(1) Önceden maddede belirtilen haller dışında alıcı, gereken ücretleri ödemesi ve taşıma anlaşmasının hava yük senedinde belirtilen şartlarını yerine getirmesi halinde, taşıyıcıdan hava yük senedini kendisine vermesini ve eşyayı kendisine teslim etmesini istemeye yetkili olacaktır.

(2) Aksi kararlaştırılmadıkça, eşya gelir gelmez alıcıya bildirmek taşıyıcının görevi olacaktır.

(3) Taşıyıcı eşyanın kaybolduğunu kabul ederse, veya eşya varması gereken tarihten itibaren yedinci günün bitiminde varmamış olursa, alıcı taşıyıcıya karşı taşıma anlaşmasından doğan haklarının takibine yetkili olacaktır.

Madde : 14

Gönderici ile alıcıdan herbiri, ayrı ayrı, kendilerine 12 ncü ve 13 ncü maddelerle verilen bütün hakları, anlaşma ile konan yükümlülüklerini yerine getirmek şartıyla, kendileri adına veya başkasına vekâleten, kullanabilirler.

Madde : 15

(1) 12 nci, 13 ncü ve 14 ncü maddeler, gönderici ile alıcının birbirleriyle olan ilişkilerini de, gönderici veya alıcıdan doğan hakların sahibi üçüncü kişilerin ilişkilerini de etkilemeyecektir.

(2) 12 nci, 13 ncü ve 14 ncü maddelerin hükümleri ancak hava yük senedine açık hüküm konarak değiştirilebilir.

Madde : 16

(1) Gönderici, eşyanın alıcıya tesliminden önce gümrük, şehir girişi veya polis formalitelerinin yerine getirilmesi için gerekli bütün bilgileri vermek ve belgeleri hava yük senedine eklemek zorundadır. Gönderici bu bilgi ve belgelerin yokluğundan, yetersizliğinden veya usulüne uygun olmamasından doğan zararlardan, bu zarar taşıyıcının veya temsilcilerinin kusurundan ilerigelmedikçe, taşıyıcıya karşı sorumludur.

(2) Taşıyıcı bu bilgi ve belgelerin doğruluğunu veya yeterliliğini araştırma zorunda değildir.

Madde : 17

Taşıyıcı, bir yolcunun ölümü veya yaralanması veya herhangi bir bedeni zarara uğraması halinde doğan zarardan sorumlu olacaktır; ancak, bu zararın doğmasına sebep olan kaza, uçakta veya uçağa binme ya da uçaktan inme faaliyetlerinden biri sırasında meydana gelmiş olmalıdır.

Madde : 18

(1) Taşıyıcı, kabul edilmiş herhangi bir bagaj veya eşyanın tahtibi veya kaybı veya zarara uğraması halinde doğan zarardan sorumlu olacaktır; ancak zarara sebep olan olay havayolu ile taşıma sırasında meydana gelmiş olmalıdır.

(2) Önceki paragrafta kullanılan anlamda havayolu ile taşıma, bagaj veya eşyanın, bir hava alanında veya bir uçakta, veya bir hava alanı dışında iniş yapılması halinde herhangi bir yerde, taşıyıcının sorumluluğunda bulunduğu süreyi kapsayacaktır.

(3) Havayolu ile taşıma süresi, kara, deniz veya nehir yoluyla, bir hava alanı dışında yapılan herhangi bir taşımayı içine almayacaktır. Bununla birlikte, böyle bir taşıma, havayolu ile taşıma için yapılan bir anlaşmanın gereği olarak yükleme, teslim veya aktarma amacıyla yapılmışsa, herhangi bir zararın, aksi ispatlanmadıkça, havayolu ile taşıma sırasında meydana gelmiş bir olayın sonucu olduğu farz olunur.

Madde : 19

Taşıyıcı, yolcuların, bagajın veya eşyanın havayolu ile taşınmasında gecikmesinden doğan zarardan sorumlu olacaktır.

Madde : 20

(1) Taşıyıcı, kendisinin ve temsilcilerinin zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya kendisi veya temsilcileri için bu gibi tedbirleri alma olanağı bulunmadığını isbat ederse, sorumlu olmayacaktır.

(2) Taşıyıcı, bagaj ve yük taşınmasında zararın, pilotajdaki, uçağa yapılan yer hizmetlerindeki (handling) ve seyrüseferdeki bir yanlışlıktan ileri geldiğini ve diğer bütün hususlarda kendisinin ve temsilcilerinin zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını isbat ederse, sorumlu olmayacaktır.

Madde : 21

Taşıyıcı, zarara, zarar gören kişinin sebep olduğunu veya zararın doğmasında zarar gören kişinin ihmal veya dikkatsizliğinin katkısı bulunduğunu isbat ederse, mahkeme, kendi kanunlarının hükümlerine göre, taşıyıcıyı kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtarabilir.

Madde : 22

(1) Yolcu taşımada taşıyıcının sorumluluğu her yolcu için 125 000 frankla sınırlı olacaktır. Davanın görüldüğü mahkemenin kanunlarına göre zararın periodik olarak ödenmesine hükmedilebildiği hallerde, bu ödemelerin toplam değeri 125 000 frankı aşmayacaktır. Bununla birlikte, taşıyıcı ile yolcu, özel bir anlaşma ile, daha yüksek bir sorumluluk sınırı kararlaştırabilirler.

(2) Kabul edilmiş bagaj ve eşya taşımada taşıyıcının sorumluluğu, kilogram başına 250 frankla sınırlı olacaktır. Meğer ki gönderici, paket taşıyıcıya verilirken, teslim anındaki değerini gösteren özel bir bildirimde bulunmuş ve gerekiyorsa, ek bir meblâğ ödemiş olsun. Bu durumda taşıyıcı, ödeyeceği meblâğın bagaj veya eşyanın gönderici için teslim anındaki gerçek değerinden daha büyük olduğunu ispat etmedikçe, bildirim yapılan meblâğı aşmayan bir meblâğ ödemekle yükümlüdür.

(3) Yolcunun yanında bulundurduğu şeyler bakımından taşıyıcının sorumluluğu, her yolcu için 5 000 frankla sınırlı olacaktır.

(4) Yukarıda belirtilen meblâğların binde dokuzyüz ayarında 65 1/2 miligram altını bulunan Fransız frankı karşılığı olduğu kabul edilecektir. Bu meblâğlar herhangi bir millî paraya yuvarlak rakamlar halinde çevrilebilir.

Madde : 23

Taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran veya bu sözleşmede belirtilenden daha düşük bir sınır saptayan herhangi bir hüküm, geçerli sayılmaz; ancak böyle bir hükmün geçersizliği, anlaşmanın tümünü geçersiz kılmaz, anlaşma, bu sözleşmenin hükümlerine bağlı kalır.

Madde : 24

(1) 18 nci ve 19 ncu maddelerin kapsamına giren hallerde, dayanağı ne olursa olsun herhangi bir tazminat davası, ancak bu sözleşmede belirtilen şartlara ve limitlere bağlı olarak açılabilir.

Madde : 25

(1) Zarar taşıyıcının kasıtlı davranışından veya davanın görüldüğü mahkemenin kanununa göre kasıtlı davranışa eş değer de sayılan bir kusurundan doğmuşsa, taşıyıcı, bu sözleşmenin kendisinin sorumluluğunu kaldıran veya sınırlayan hükümlerinden yararlanmaya hak kazanamayacaktır.

(2) Zarar taşıyıcının temsilcilerinden herhangi birinin, görevi çerçevesi içinde aynı şekildeki bir davranışından doğmuşsa, taşıyıcı yine, belirtilen hükümlerden yararlanmaya hak kazanamayacaktır.

Madde : 26

(1) Bagajın veya eşyanın, teslim almaya yetkili kişi tarafından şikâyette bulunulmaksızın kabulü, bunların taşıma belgesine uygun olarak ve iyi durumda teslim edildiği hususunda, aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil sayılacaktır.

(2) Hasar halinde, teslim almaya yetkili kişinin, hasarın farkedilmesinden sonra derhal taşıyıcıya şikâyette bulunması ve bu şikâyetin, alınışlarından itibaren bagaj için en geç 3 gün, eşya için en geç 7 gün içinde yapılması gereklidir. Gecikme halinde şikâyetin, bagaj veya eşyanın kendi eline geçtiği tarihten itibaren en geç 14 gün içinde yapılması gerekir.

(3) Her şikâyetin, yukarıda belirtilen süreler içinde, taşıma belgesi üzerine yazılmak suretiyle veya ayrı bir bildirim halinde yazılı olarak gönderilmesi gereklidir.

(4) Yukarıda belirtilen süreler içinde şikâyette bulunulmaması halinde, hilesi dışında, taşıyıcı aleyhine takibat yapılamaz.

Madde : 27

Sorumlu kişinin ölümü halinde, tazminat davası, bu sözleşmenin hükümlerine göre, onun kanunî varislerine karşı açılır.

Madde : 28

(1) Tazminat davasının, davacının seçimine göre, yüksek anlaşan taraflardan birinin ülkesinde, taşıyıcının ikametgâhının veya esas faaliyet merkezinin, ya da, varsa, anlaşmanın yapılmış olduğu işyerinin bulunduğu yer mahkemesinde, veya varış yeri mahkemesinde açılması gerekir.

(2) Usul sorunları, davanın açıldığı mahkemenin kanunlarına göre çözümlenecektir.

Madde : 29

(1) Varış yerine ulaşma tarihinden veya uçağın ulaşması gereken tarihten veya taşımanın durduğu tarihten başlamak üzere 2 yıl içinde dava açılmazsa, tazminat hakkı düşecektir.

(2) Zaman aşımının hesaplanma usulü, davanın açıldığı mahkemenin kanunu ile kararlaştırılacaktır.

Madde : 30

(1) Taşımanın, birbiri ardınca çeşitli taşıyıcılar tarafından yapılacak olması ve 1 nci maddenin üçüncü paragrafında verilen tanıma girmesi halinde, yolcu, bagaj ve eşyayı kabul eden her taşıyıcı bu sözleşme hükümlerine bağlı olacak ve taşımanın kendi yönetiminde yapılan bölümü ile ilgili olduğu ölçüde, taşıma anlaşmasının taraflarından biri sayılacaktır.

(2) Bu nitelikteki taşımalarda yolcu veya temsilcisi, ilk taşıyıcının bütün seyahat için sorumluluğu açıkça yüklenmiş olması hali dışında, sadece kaza veya gecikmenin meydana geldiği taşımayı yapan taşıyıcıya karşı dava açabilir.

(3) Bagaj veya eşya bakımından, yolcu veya gönderici ilk taşıyıcıya, yolcu veya teslim almaya yetkili alıcı da son taşıyıcıya karşı dava açma hakkına sahiptir. Ayrıca her biri, tahribatın, kaybın, hasarın veya gecikmenin olduğu taşımayı yapan taşıyıcıya karşı dava açabilirler. Bu taşıyıcılar, yolcu veya gönderici veya alıcıya karşı müşterek ve müteselsil olarak sorumlu olacaklardır.

BÖLÜM IV - Birleşik Taşımaya İlişkin Hükümler

Madde : 31

(1) Kısmen hava yolu, kısmen başka herhangi bir yol ile yapılan birleşik taşıma halinde, bu sözleşme hükümleri, taşımanın 1 nci madde çerçevesine girmesi şartıyla, sadece hava yolu taşımalarına uygulanacaktır.

(2) Bu sözleşmedeki hiçbir husus, birleşik taşıma halinde tarafların hava yolu ile taşıma belgesine diğer taşıma türleriyle ilgili şartlar koymalarına engel olmayacaktır; ancak, hava yolu ile taşıma bakımından bu sözleşmenin hükümlerine uyulacaktır.

BÖLÜM V. - Genel ve Son Hükümler

Madde : 32

Gerek uygulanacak kanunu kararlaştırarak, gerekse yargı yetkisine ilişkin kuralları değiştirerek bu sözleşme ile konulmuş kurallara aykırı davranmak amacıyla, zararın doğuşundan önce taşıma anlaşmasına konan herhangi bir hüküm ve yapılan bütün özel anlaşmalar geçersiz olacaktır. Bununla birlikte, eşya taşımaları için, bu sözleşmeye bağlı olarak 28 nci maddenin birinci paragrafında sözü edilen yargı alanlarından biri için de yapılacaksa, tahkim şartları konmasına izin verilecektir.

Madde : 34

Bu sözleşme, hava seyrüsefer işletmeleri tarafından, düzenli hava seyrüsefer hatları kurulması amacıyla demene niteliğinde hava yolu ile yapılan uluslararası taşımalara da, bir hava taşıyıcısının normal faaliyetinin kapsamı dışında, olağanüstü şartlarda yapılan taşımalara da uygulanmayacaktır.

Madde : 35

Bu sözleşmede kullanılan «günler» terimi, iş günleri değil, takvim günleri anlamını taşır.

Madde : 36

Bu sözleşme Fransızca olarak bir tek nüsha halinde yapılmış olup, Polonya Dışişleri Bakanlığının Arşivlerinde saklanacak ve aslına uygunluğu usulünce onaylanan birer kopyası, Polonya Hükümeti tarafından Yüksek Sözleşen Taraflardan herbirinin hükümetine gönderilecektir.

Madde : 37

(1) Bu sözleşme onaylanacaktır. Onay belgeleri Polonya Dışişleri Bakanlığının Arşivlerinde saklanacak ve Polonya Hükümeti onaylamayı Yüksek Sözleşen Taraflardan herbirinin hükümetine bildirilecektir.

(2) Bu sözleşme, Yüksek Sözleşen Taraflardan beş tanesince onaylandığından, beşinci onay belgesinin verilmesinden sonraki doksanıncı günde, bunlar arasında yürürlüğe girecektir. Bundan sonra, sözleşmeyi onaylamış olan Yüksek Sözleşen Taraflarla, onay belgesini veren Yüksek Sözleşen Taraf arasında, onay belgesinin verilmesinden sonraki doksanıncı günde yürürlüğe girecektir.

(3) Bu sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarih ile her onay belgesinin verilme tarihini Yüksek Sözleşen Taraflardan herbirinin Hükümetine bildirmek, Polonya Cumhuriyeti Hükümetinin görevi olacaktır.

Madde : 38

(1) Bu sözleşme, yürürlüğe girdikten sonra, herhangi bir devletin katılmasına açık olacaktır.

(2) Katılma, Polonya Cumhuriyeti Hükümetine hitaben bir dildir ile yapılacak ve onun tarafından Yüksek Sözleşen Taraflardan herbirinin Hükümetine bildirilecektir.

(3) Katılma, Polonya Cumhuriyeti Hükümetine bildirimde bulunulmasından sonraki doksanıncı günden itibaren geçerli olacaktır.

Madde : 39

(1) Yüksek Sözleşen Taraflardan herbiri, Polonya Cumhuriyeti Hükümetine bildirimde bulunmak suretiyle bu sözleşmeden çekilebilir. Bu husus Polonya Cumhuriyeti Hükümeti tarafından Yüksek Sözleşen Taraflardan her birinin Hükümetine derhal bildirilecektir.

(2) Çekilme, çekilme bildirisinden altı ay sonra geçerli olacak ve sadece çekilen tarafı etkileyecektir.

Madde : 40

(1) Herhangi bir Yüksek Sözleşen Taraf, imza veya onay belgesinin verilmesi veya katılma sırasında, bu sözleşmeyi kabul etmesinin, sömürgelerinin, himayesi, mandası, egemenliği, otoritesi veya hükümranlılığı altında bulunan ülke ve bölgelerin hiçbiri veya herhangi biri için geçerli olmadığı bildiriminde bulunabilir.

(2) Aynı şekilde, herhangi bir Yüksek Sözleşen Taraf, ilk bildiriminde dışarda bırakmış olduğu sömürgelerinin, himayesi, mandası, egemenliği, otoritesi veya hükümranlılığı altında bulunan ülke veya bölgelerin tümü veya herhangi biri adına, sonradan sözleşmeye katılabilir.

(3) Herhangi bir Yüksek Sözleşen Taraf Sömürgeleri, himayesi, mandası, egemenliği, otoritesi veya hükümranlılığı altında bulunan ülke veya bölgelerin tümü veya herhangi biri için ayrı ayrı, bu sözleşmeden hükümlerine uygun olarak çekilebilir.

Madde : 41

Herhangi bir Yüksek Sözleşen Taraf, bu sözleşmenin yürürlüğe girişinden en az iki yıl sonra sözleşmede yapılabilecek herhangi bir değişikliği görüşmek üzere yeni bir uluslararası konferansın toplanmasını istemek hakkına sahiptir. Bu amaçla, bu konferans için hazırlık yapmak üzere gerekli tedbirleri alacak olan Fransa Cumhuriyeti Hükümeti ile temasa geçecektir.

Varşova'da, 12 Ekim 1929'da yapılan bu sözleşme 31 Ocak 1930'a kadar imzaya açık kalacaktır.

EK PROTOKOL

2 nci Madde ile İlgili

Yüksek Sözleşen Taraflar, onay veya katılma sırasında, bu sözleşmenin 2 nci maddesinin birinci paragrafının, doğrudan doğruya devlet, sömürgeleri veya himayesi, mandası, egemenliği, hükümranlığı veya otoritesi altında bulunan herhangi bir bölge veya ülke tarafından hava yolu ile yapılan uluslararası taşımalara uygulanmayacağı bildiriminde bulunma haklarını saklı tutarlar.

