

VARŞOVA KONVANSİYONU LA HEY PROTOKOLÜ BİRLEŞİK METİN

FASIL 1 Kapsam, Tanımlar

MADDE 1

1. Bu sözleşme, hava aracı ile ücret karşılığında yapılan bütün uluslararası insan, bagaj veya eşya taşımalarına uygulanacaktır. Bir hava taşıma işletmesi tarafından hava aracılığıyla (Varşova Konvansiyonu Hükümleri) yapılan ücretsiz taşımalara da aynı ölçüde uygulanacaktır.

2. Bu Sözleşmenin amacı bakımından, Uluslararası taşıma, terimi, taşımada bir kesilme veya aktarma olsun veya olmasın, taraflar arasındaki anlaşmaya göre hareket yeri ve varış yeri, iki

Yüksek Sözleşen Taraf ülkesinde veya Yüksek Sözleşen Taraflardan biri olmasa bile bir başka Devletin ülkesinde kararlaştırılmış bir duraklama yeri varsa bir tek Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesi içinde bulunan, herhangi bir taşıma anlamına gelir. Böyle bir kararlaştırılan duraklama yeri bulunmaksızın bir tek Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesi içindeki iki nokta arasında yapılan taşıma, bu Sözleşmenin amacı bakımından uluslararası taşıma 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 bölünmez taşıma sayılacak ve sadece bir anlaşmanın veya bir dizi anlaşmanın tümüyle aynı Devletin Ülkesi içinde icra edilecek olması nedeniyle uluslararası niteliğini kaybetmeyecektir.

MADDE 2

1. Bu sözleşme, 1. maddede öngörülen şartlar içinde, devlet veya kamu hukuku tüzel kişileri tarafından yapılan taşımalara uygulanacaktır.

2. Bu Sözleşme posta ve posta paketleri taşımalarına uygulanmayacaktır.

FASIL II

Taşıma Belgeleri

BÖLÜM 1

Yolcu Bileti

MADDE 3

1. Yolcu taşımasında, şu kayıtları içeren bir yolcu bileti 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) Yolcunun seyahatinin son varış yeri veya duraklama yeri, hareket ettiği ülkeden başka bir ülke içinde ise, Varşova Sözleşmesinin uygulanabileceğini ve Sözleşmenin ölüm veya cismani zarar 1. ile bagajın kaybı veya hasarı bakımından taşıyıcının sorumluluğunu düzenlediğini ve birçok hallerde sınırladığını belirten bir uyarı.

2. Yolcu bileti, taşıma anlaşmasının akdedildiğine ve şartları hususunda, aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil sayılacaktır. Yolcu biletinin yokluğu, usulüne uygun olmaması veya kaybı taşıma anlaşmasının varlığını veya geçerliliğini etkilemeyecek, taşıma anlaşması aynı ölçüde bu Sözleşmenin kurallarına bağlı olacaktır. Bununla birlikte, yolcu bileti verilmemiş bir yolcu taşıyıcının rızası ile hava aracına binerse veya bilette bu maddenin 1 c) paragrafının gerektirdiği uyarı bulunmazsa, taşıyıcı 22. madde hükümlerinden yararlanmaya hak kazanamayacaktır.

BÖLÜM 2

Bagaj Kuponu

MADDE 4

1. Kayıtlı bagaj taşımada, 3.maddenin 1. paragrafı hükümlerine uygun olarak, bir yolcu biletinin içinde veya onunla birleştirilmiş olmadıkça, aşağıdaki hususları içeren bir bagaj kuponu 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 taşıma, hareket ülkesinden başka bir ülkede son bir varış yeri veya duraklama yeri içeriyorsa, bagaj kaybı veya hasarı halinde, bu taşımaya taşıyıcının sorumluluğunu genellikle sınırlayan Varşova Sözleşmesi'nin uygulanabileceğine dair göndericiler için bir uyarı.

2. Bagaj kuponu, bagajın kaydedildiğine ve taşıma anlaşmasının şartları hususunda, aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil sayılacaktır. Bagaj kuponunun yokluğu, usulüne uygun olmaması veya kaybı taşıma anlaşmasının varlığını veya geçerliliğini etkilemeyecek, taşıma anlaşması aynı ölçüde bu Sözleşmenin kurallarına bağlı olacaktır. Bununla birlikte, taşıyıcı bagaj kuponu verilmemiş bir bagajı sorumluluğuna alırsa veya bagaj kuponunda [3. maddenin 1. c) paragrafı hükümlerine uyan yolcu biletinin içinde veya onunla birleştirilmiş olmadıkça] bu maddenin 1 c) paragrafının gerektirdiği uyarı bulunmazsa, taşıyıcı 22. maddenin 2. paragrafı hükümlerinden yararlanmaya hak kazanamayacaktır.

BÖLÜM 3

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, isteme hakkına sahiptir.

2. Bu belgenin yokluğu, usulüne uygun olmaması veya kaybı taşıma anlaşmasının varlığını veya geçerliliğini etkilemeyecek, taşıma anlaşması, 9. madde hükümleri saklı kalmak kaydıyla, aynı ölçüde bu sözleşmenin kurallarına bağlı olacaktır.

MADDE 6

1. Hava yük senedi gönderici tarafından üç asıl nüsha olarak düzenlenecek ve eşya ile birlikte verilecektir.

2. Birinci nüsha üzerine "taşıyıcı için" yazılacak, gönderici tarafından imzalanacaktır. İkinci nüsha üzerine "alıcı için" yazılacak, gönderici ve taşıyıcı tarafından imzalanacak ve eşya ile birlikte gidecektir. Üçüncü nüsha taşıyıcı tarafından imzalanacak, eşya kabul edildikten sonra göndericiye verilecektir.

3. Taşıyıcı, yük hava aracına yüklenmeden önce imza atacaktır.

4. Taşıyıcının imzası damga şeklinde basılabilir; göndericinin imzası matbu olarak yazılabilir veya damga şeklinde basılabilir.

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

MADDE 7

Eşyanın taşıyıcısı, birden fazla paket olması halinde, göndericiden ayrı hava yük senetleri düzenlemesini isteme hakkına sahiptir.

MADDE 8

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) Eğer taşıma, hareket ülkesinden başka bir ülkede son bir varış yeri veya duraklama yeri içeriyorsa, yükün kaybı veya hasarı halinde, bu taşımaya, taşıyıcının sorumluluğunu genellikle sınırlandıran Varşova Sözleşmesinin uygulanabileceğine dair göndericiler için bir uyarı.

MADDE 9

Yük, bir hava yük senedi düzenlenmeksizin taşıyıcının rızası ile hava aracına yüklenirse veya hava yük senedinde 8. maddenin c) paragrafında belirtilen uyarı bulunmazsa, taşıyıcı 22. maddenin 2. paragrafı hükümlerinden yararlanmaya hak kazanamayacaktır.

MADDE 10

1. Gönderici, eşya ile ilgili olarak hava yük senedine dercettiği bütün husus ve bildirimlerin doğruluğundan sorumludur.

2. Gönderici, kendisi tarafından dercedilen hususların veya yapılan bildirimlerin usulüne uygun doğru veya tamam olmayışı nedeniyle, taşıyıcının kendisinin veya taşıyıcının sorumlu olduğu tüm diğer kişilerin, uğrayacağı bütün zararları yüklenecektir.

MADDE 11

1. Hava yük senedi, taşıma anlaşmasının akdedildiğine, eşyanın teslim alındığına ve taşıma şartlarına, aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil teşkil edecektir.

2. Hava yük senedindeki bildirimlerden, eşyanın ağırlığı, boyutları ve ambalaj şekli ile paket adedine ilişkin olanlar, bu hususların doğruluğu hakkında aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil teşkil edecektir; miktar, hacim ve eşyanın durumuna ilişkin bildirimler ise, sadece bunların taşıyıcı tarafından göndericinin önünde kontrol edildiği ve hava yük senedine kaydedildiği ölçüde veya eğer bu bildirimler eşyanın dış görünüşteki durumuna ilişkin ise, taşıyıcı aleyhine delil teşkil edecektir.

MADDE 12

1. Gönderici, taşıma anlaşmasından doğan bütün yükümlülüklerini yerine getirmek şartıyla, eşyayı 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 veya hareket alanına geri dönmeyi talep etmek 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. Hava yük senedinin kendisine verilmiş bulunan nüshasının ibrazını istemeksizin eşya üzerindeki tasarruf hakkına ilişkin gönderici emirlerine taşıyıcı uyarırsa, hava yük senedinin bu nüshasını hukuka uygun olarak elinde bulunduran kişinin bu yüzden uğrayabileceği herhangi bir zarardan, göndericiye rücu hakkı saklı kalmak üzere, taşıyıcı sorumlu olacaktır.

4. Göndericiye tanınmış olan hak, aşağıdaki 13. maddeye göre alıcının hakkının başladığı anda ortadan kalkacaktır. Bununla birlikte, alıcı hava yük senedini veya eşyayı kabul etmeyi reddederse veya kendisiyle haberleşilemez ise gönderici tasarruf hakkını yeniden kazanacaktır.

MADDE 13

1. Önceki maddede belirtilen haller dışında, alıcı, eşyanın varış yerine ulaştığı andan itibaren, doğmuş alacakları ödemesi ve hava yük senedinde belirtilen taşıma 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 haklarını kullanma hakkına sahip olacaktır.

MADDE 14

Gönderici ve alıcı, anlaşma ile konan yükümlülüklerini yerine getirmek şartıyla, kendilerinin veya başkalarının menfaatlerine hareket ettiklerine bakılmaksızın, 12 ve 13. maddelerde verilen bütün hakları her biri kendi adına kullanabilir.

MADDE 15

1. 12. , 13. ve 14. maddeler, ne gönderici ile alıcının birbirleriyle olan ilişkilerini , ne de gönderici veya alıcıdan intikal eden hakların sahibi üçüncü kişilerin ilişkilerini, etkilemeyecektir.

2. 12. , 13. ve 14. maddelerin hükümleri ancak hava yük senedine açık hüküm konularak değiştirilebilir.

3. Bu Sözleşmedeki hiçbir husus devredilebilen bir hava yük senedi düzenlenmesini engellemez.

MADDE 16

1. Gönderici, eşyanın alıcıya tesliminden önce, gümrük, giriş vergisi 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, taşıyıcının veya adamlarının kusuru dışında, taşıyıcıya karşı sorumludur.

2. Taşıyıcının bu bilgi ve belgelerin doğruluğunu veya yeterliliğini araştırma yükümlülüğü yoktur.

FASIL 3

Taşıyıcının Sorumluluğu

MADDE 17

Bir yolcunun ölümü veya yaralanması veya herhangi bir bedeni zarara uğraması halinde, bu zararın doğmasına sebep olan kaza, hava aracında veya hava aracına binme veya hava aracından inme tahliyelerinden biri sırasında meydana gelmiş ise, doğan zarardan, taşıyıcı sorumlu olacaktır.

MADDE 18

1. Zarara sebep olan olay hava taşınması esnasında meydana gelmiş ise, taşıyıcı, kayıtlı bagaj veya eşyanın tahribi veya kaybı veya hasara uğraması halinde doğan zarar dan sorumlu olacaktır.

2. Önceki paragrafta kullanılan anlamda hava taşınması, bagaj veya eşyanın, bir hava alanında veya bir hava aracında, veya bir hava alanı dışına iniş yapılması halinde herhangi bir yerde, taşıyıcının koruması altında bulunduğu süreyi kapsayacaktır.

3. Hava taşınması süresi, kara, deniz veya nehir yoluyla, bir hava alanı dışında yapılan herhangi bir taşınmayı içermeyecektir. Bununla birlikte, böyle bir taşıma hava taşınması için yapılan bir anlaşmanın gereği olarak yükleme, teslim veya aktarma amacıyla yapılmışsa, herhangi bir zararın, aksi ispatlanmadıkça, hava taşınması esnasında meydana gelmiş bir olayın sonucu olduğu kabul edilecektir.

MADDE 19

Taşıyıcı, hava taşınmasındaki yolcu, bagaj veya eşyanın gecikmesinden doğan zarardan, sorumlu olacaktır.

MADDE 20

Taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya onlar için bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa, sorumlu olmayacaktır.

MADDE 21

Zarar gören kişinin, kusuruyla zarara neden olduğunu veya iştirak ettiğini taşıyıcı ispat ettiği takdirde, mahkeme kendi kanunu hükümleri uyarınca taşıyıcının sorumluluğunu azaltabilir veya kaldırabilir.

MADDE 22

1. İnsan taşımada taşıyıcının sorumluluğu her bir yolcu için iki yüz eli bin frankla sınırlandırılmıştır. Davanın görüldüğü mahkemenin kanununa göre tazminatın irat olarak ödenme- sine hükmedilebildiği hallerde, bu ödemelerin peşin sermaye değeri bu sınırlamayı aşmayacaktır. Bununla birlikte, taşıyıcı ile yolcu, özel sözleşme ile, daha yüksek bir sorumluluk sınırı kararlaştırabilirler.

2.

a) Kayıtlı bagaj ve yük taşımada, paket taşıyıcıya verilirken, gönderici, varış yerinde teslim anındaki menfaatine ilişkin özel bir bildirimde bulunmadıkça ve gerekiyorsa ek bir meblağ ödemedikçe, taşıyıcının sorumluluğu kilogram başına iki yüz elli frankla sınırlandırılmıştır. Özel bildirimde bulunulması halinde, taşıyıcı bildirilen meblağın göndericinin varış yerinde teslim anındaki gerçek menfaatinden büyük olduğunu ispat etmedikçe, bildirim yapılan meblağa kadar ödeme yapmakla sorumludur.

b) Kayıtlı bagaj veya yükün bir bölümünün veya içinde bulunan herhangi bir şeyin kaybı, hasan veya gecikmesi halinde taşıyıcının sorumluluk sınırının tespitinde 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 kuponu veya hava yük senedi kapsamına giren diğer parçaların değerini etkilerse, bu paket veya paketlerin toplam ağırlığı da sorumluluk sınırının tespitinde dikkate alınacaktır.

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

4. Bu maddedeki sınırlamalar, mahkemenin bunlara ek olarak, davacının yaptığı mahkeme masraflarını ve dava için yaptığı diğer masrafların bir bölümünün veya tümünün ödenmesini, kendi kanununa göre, karara bağlanmasına engel olmayacaktır. Mahkeme masrafları ve dava ile ilgili diğer masraflar dışarıda kalmak üzere hükmolunan tazminat miktarı, zararı doğuran olayının meydana gelmesinden itibaren altı aylık bir süre içinde veya daha sonra fakat davanın açılmasından önce, taşıyıcı tarafından yazılı olarak davacıya teklif edilen meblağı aşmıyorsa, önceki hüküm uygulanmayacaktır.

5. Bu maddede frank olarak belirtilen meblağların binde dokuz yüz ayarında altmış beş buçuk miligram altını bulunan bir para birimi karşılığı olduğu kabul edilecektir. Bu meblağlar, milli paralara yuvarlak rakamlar halinde çevrilebilir. Bu meblağların altından başka milli paralara çevrilmesi, dava halinde, karar tarihinde bu paraların taşıdığı altın değerine göre yapılacaktır.

MADDE 23

1. Taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran veya bu Sözleşmede tespit edilenden daha düşük bir sınır getiren herhangi bir hüküm yoklukla maluldür, ancak böyle bir hükmün yoklukla malul olması anlaşmanın tümünü geçersiz kılmaz, anlaşma bu sözleşmenin hükümlerine bağlı kalır.

2. Taşınan yükün tabiatından veya kendisinde bulunan ayıbindan doğan kayıp veya zarara ilişkin hükümlere bu maddenin 1. paragrafı uygulanmayacaktır.

MADDE 24

1. 18. ve 19. maddelerde öngörülen hallerde, dayanağı ne olursa olsun, bir tazminat davası, ancak bu Sözleşmede öngörülen şartlara ve sınırlamalara bağlı olarak açılabilir.

2. 17.maddede öngörülen hallerde, hangi kişilerin dava açma hakkına sahip oldukları ve bu kişilerin her birinin diğerlerine karşı haklarının belirlenmesi sorununu etkilemeksizin, yukarıdaki paragraf hükümleri aynı şekilde uygulanır.

MADDE 25

Taşıyıcının veya adamlarının, zarar verme kastıyla veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek pervasızca yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucunda zararın doğduğu ispat edilirse, 22. maddede belirtilen sorumluluk sınırlamaları uygulanmayacaktır; ancak, taşıyıcının adamlarının böyle bir hareketi veya ihmali halinde, onun kendi görevi çerçevesi içinde hareket ettiğinin de ispatı gerekir.

MADDE 25 A

1. Bu sözleşmenin kapsamında bulunan bir zarar nedeniyle, taşıyıcının bir adamına karşı bir dava açılırsa, kendisi, görevi çerçevesi içinde hareket ettiğini ispatladığı takdirde, 22. maddeye göre taşıyıcının yararlanma hakkına sahip olduğu sorumluluk sınırlamalarından yararlanmaya hak kazanacaktır.

2. Bu durumda, taşıyıcı veya adamlarından alınabilecek tazminatların toplam tutarı söz konusu sınırlamaları aşmayacaktır.

3. Taşıyıcının adamlarının zarar verme kastıyla veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek pervasızca yaptıkları bir hareket veya ihmali sonucunda zararın doğduğu ispat edilirse, bu maddenin 1. ve 2. paragraflarındaki hükümler uygulanmayacaktır.

MADDE 26

1. Bagajın veya eşyanın, teslim almaya yetkili kişi tarafından itirazda 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 kişi, hasarın öğrenilmesinden sonra derhal ve teslim alınışlarından itibaren bagaj için en geç yedi gün ve yük için en geç on dört gün içinde taşıyıcıya ihbarda bulunmak zorundadır. Gecikme halinde, bagajın veya yükün kendisiyle teslim hazırlanmış bulundurduğu tarihten itibaren en geç yirmi bir gün içinde ihbarda bulunulması zorunludur.

3. Her ihbarın, yukarıda belirtilen süreler içinde, ayrı bir yazılı bildirim olarak gönderilmesi veya taşıma belgesi üzerine yazılmak suretiyle yapılması gerekir.

4. Yukarıda belirtilen süreler içinde ihbarda bulunulmaması halinde, hileli davranması hali dışında, taşıyıcı aleyhine dava açılmaz.

MADDE 27

Borçlunun ölümü halinde, tazminat davası, bu ,Sözleşmede öngörülen sınırlamalar içinde, onun hukuki haleflerine karşı açılır.

MADDE 28

1. Tazminat davasının, Yüksek Sözleşen Taraflardan birinin ülkesinde, davacının seçimine göre, taşıyıcının ikametgahının veya genel iş merkezinin, veya anlaşmanın yapılmış olduğu işyerinin bulunduğu yer mahkemesinde veya varış yeri mahkemesinde açılması zorunludur.

2. Usule ilişkin hususlar, davanın görüldüğü mahkemenin kanunlarına göre karara bağlanır.

MADDE 29

1. Tazminat davası, hava aracının varış yerine geldiği veya gelmesi gerektiği günden veya taşımanın durduğu tarihten itibaren iki yıllık süre içinde açılmazsa, tazminat talep hakkı düşer.

2. Bu sürenin hesaplanma usulü, davanın görüldüğü mahkemenin kanunu ile kararlaştırılacaktır.

MADDE 30

1. Birinci maddenin üçüncü paragrafındaki tanıma giren taşımanın, birbiri ardınca değişik taşıyıcılar tarafından yapılması halinde, yolcu, bagaj ve eşyayı kabul eden her taşıyıcı bu sözleşme hükümlerine bağlı olacak ve taşımanın kendi denetiminde yapılan bölümü ile ilgili olduğu ölçüde, taşıma anlaşmasının taraflarından biri sayılacaktır.
2. Böyle bir taşıma halinde yolcu veya hak sahipleri, ilk taşıyıcının bütün seyahat için sorumluluğu açıkça yüklenmiş olması hali dışında, sadece kaza veya gecikmenin meydana geldiği taşımayı yapan taşıyıcıya karşı dava açabilecektir.
3. Bagaj veya eşya bakımından, yolcu veya gönderici ilk taşıyıcıya, yolcu veya teslim almaya yetkili alıcı da son taşıyıcıya karşı dava açma hakkına sahiptir ve ayrıca her biri, tahribatın, kaybın, hasarın veya gecikmenin meydana geldiği taşımayı yapan taşıyıcıya karşı dava açabilir. Bu taşıyıcılar, yolcu veya gönderici veya alıcıya karşı müşterek ve müteselsil olarak sorumlu olacaklardır.

FASIL 4

Birleşik Taşımaya İlişkin Hükümler

MADDE 31

1. Kısmen havayolu, kısmen de başka herhangi bir suretle yapılan birleşik taşımalar halinde, hava taşımasının 1 .madde kapsamına girmesi şartıyla, bu sözleşme hükümleri sadece havayolu taşımasına uygulanacaktır.
2. Bu sözleşmedeki hiçbir husus, birleşik taşımalar halinde tarafların havayolu ile taşıma belgesine diğer taşıma türlerine ilişkin şartlar koymalarına engel olmayacaktır; ancak, havayolu ile taşıma bakımından bu Sözleşmenin hükümleri uygulanacaktır.

FASIL 5

Genel ve Son Hükümler

MADDE 32

Gerek uygulanacak kanunu kararlaştırarak, gerekse yargı yetkisine ilişkin kuralları değiştirerek bu Sözleşmenin kurallarını ihlal etmek için, zararın doğmasından önce taraflarca taşıma anlaşmasına konan herhangi bir hüküm ve yapılan bütün özel anlaşmalar yoklukla maluldür. Bununla birlikte, eşya taşımaları için, bu Sözleşmeye bağlı olarak 28.maddenin birinci paragrafında öngörülen mahkemelerin yargı yetki sahalarından biri içinde tahkim yapılacaksa, bu Sözleşmenin sınırları dahilinde tahkim şartlarına müsaade edilecektir.

MADDE 33

İşbu Sözleşmenin hiçbir hükmü bir taşıyıcının bir taşıma anlaşması akdetmeyi reddetmesini veya işbu Sözleşmenin hükümlerine ters düşmeyen kurallar koymasını engellemeyecektir.

MADDE 34

Taşıma belgelerine ilişkin 3'ten 9'a kadar (dahil) maddelerin hükümleri, bir havacılık işletmesinin normal faaliyet kapsamı dışındaki olağanüstü şartlarda yapılan taşımaya uygulanmayacaktır.

MADDE 35

Bu sözleşmede " günler " terimi iş günleri değil, takvim günleri anlamını taşır.

MADDE 40 A

1. Sözleşmenin 37 .maddesinin 2. paragrafındaki ve 40. maddesinin 1. 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 ana ülkesi değil, aynı zamanda o Devletin, dış ilişkilerinde temsil ettiği bütün diğer ülkeler anlamını taşır.

EK PROTOKOL

2.MADDE İLE İLGİLİ

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

VARŞOVA,LA HEY,GUATEMALA CITY

MONTREAL 3 ve MONTREAL 4

BİRLEŞİK METİN

FASIL 1

Kapsam, Tanımlar

MADDE 1

1. Bu sözleşme, hava aracı ile ücret karşılığında yapılan bütün uluslararası insan, bagaj , veya eşya taşımalarına uygulanacaktır. Bir hava taşıma işletmesi tarafından hava aracıyla "yapılan ücretsiz taşımalara da aynı ölçüde uygulanacaktır.

2. Bu Sözleşmenin amacı bakımından "Uluslararası taşıma" terimi, taşımada bir kesilme veya aktarma olsun veya olmasın, taraflar arasındaki anlaşmaya göre hareket yeri ve varış yeri, iki Yüksek Sözleşen Taraf ülkesinde veya Yüksek Sözleşen Taraflardan biri olmasa bile bir başka Devletin ülkesinde kararlaştırılmış bir duraklama yeri varsa bir tek Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesi içinde bulunan, herhangi bir taşıma anlamına gelir. Böyle bir kararlaştırılan duraklama yeri bulunmaksızın bir tek Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesi içindeki iki nokta 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 bölünmez taşıma sayılacak ve sadece bir anlaşmanın veya bir dizi anlaşmanın tümüyle aynı Devletin Ülkesi içinde icra edilecek olması nedeniyle uluslararası niteliğini kaybetmeyecektir.

MADDE 2

1. Bu sözleşme, 1. maddede öngörülen şartlar içinde, devlet veya kamu hukuku tüzel kişileri tarafından yapılan taşımalara uygulanacaktır.

2. Posta maddelerinin taşınmasında, taşıyıcı, taşıyıcı ile Posta İdareleri arasındaki ilişkilere uygulanabilir kurallara göre, sadece ilgili Posta İdaresine karşı sorumlu olacaktır.

3. Bu maddenin 2. paragrafında belirtilenler dışında, bu Sözleşmenin hükümleri posta maddeler taşınmasına uygulanmayacaktır.

FASIL 2

Taşıma Belgeleri

BÖLÜM 1

Yolcu Bileti

MADDE 3

1.Yolcu taşınmasında, şu kayıtları içeren bir bireysel veya toplu taşıma belgesi 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;
- 2.** Paragraf 1 a ve b'deki bilgilerin kaydını ihtiva eden her türlü diğer vasıta anılan paragraftaki taşıma belgesinin tesellümü yerine ikame edilebilir.
- 3.** Önceki paragrafların hükümlerinin yerine getirilmesi taşıma anlaşmasının varlığını veya geçerliliğini etkilemeyecek, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin olanlar dahil, taşıma anlaşması aynı ölçüde bu sözleşmenin kurallarına bağlı olacaktır.

BÖLÜM 2

Bagaj Kuponu

MADDE 4

- 1.** Kayıtlı bagaj taşımada, 3. maddenin 1. paragrafı hükümlerine uygun olarak bir taşıma belgesinin içinde veya onunla birleştirilmiş olmadıkça, aşağıdaki hususları içeren bir bagaj kuponu 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.
- 2.** Paragraf 1 a ve b' deki bilgilerin kaydını ihtiva eden her türlü diğer vasıta anılan paragraftaki taşıma belgesinin tesellümü yerine ikame edilebilir.
- 3.** Önceki paragrafların hükümlerinin yerine getirilmesi taşıma anlaşmasının varlığını veya geçerliliğini etkilemeyecek, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin olanlar dahil, taşıma anlaşması aynı ölçüde bu sözleşmenin kurallarına bağlı olacaktır.

BÖLÜM 3

Yüke İlişkin Belgeleme

MADDE 5

- 1.** Yük taşımada ile ilgili olarak bir hava yük senedi verilecektir.
- 2.** Yapılacak taşımaya ilişkin bilgilerin kaydını ihtiva eden her türlü diğer vasıta göndericinin rızası ile hava yük senedi yerine ikame olunabilir. Bu gibi diğer vasıtalar kullanıldığı takdirde, gönderici tarafından talep edilirse, taşıyıcı göndericiye gönderilen malın teşhisine izin veren bir alındı verir ve bu gibi diğer vasıtalarla kaydedilmiş bilgilere girişini sağlar.
- 3.** Yukarıdaki 2. paragrafta belirtilen taşımaya ilişkin bilgilerin kaydını ihtiva eden her türlü diğer vasıtaları transit ve varış noktalarında kullanmanın imkansızlığı taşıyıcıya taşıma için yükün kabulünü ret hakkını vermez.

MADDE 6

- 1.** Hava yük senedi gönderici tarafından üç asıl nüsha olarak düzenlenecektir.
- 2.** Birinci nüsha üzerine "taşıyıcı için" yazılacak, gönderici tarafından imzalanacaktır. İkinci nüsha üzerine "alıcı için" yazılacak, gönderici ve taşıyıcı tarafından imzalanacaktır. Üçüncü nüsha taşıyıcı tarafından imzalanacak, yük kabul edildikten sonra göndericiye verilecektir.
- 3.** Taşıyıcının ve göndericinin imzaları matbu olarak yazılabilir veya damga şeklinde basılabilir.
- 4.** Göndericinin isteği üzerine hava yük senedini taşıyıcı düzenlemişse, aksi ispat edilmedikçe, bunu gönderici adına yapmış olduğu kabul edilecektir.

MADDE 7

Birden fazla paket olması halinde:

- a)** Yükün taşıyıcısı göndericiden ayrı hava yük senetleri düzenlemesini isteme hakkına sahiptir;

b) 5. maddenin 2. paragrafında öngörülen diğer vasıtaların kullanıldığı hallerde, gönderici taşıyıcıdan ayrı alındılar düzenlemesini isteme hakkına sahiptir.

MADDE 8

Hava yük senedi ve yük alındısı aşağıdakileri içerecektir :

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) Gönderinin ağırlığına ilişkin bir bilgi.

MADDE 9

5. maddeden 8. maddeye kadar olan madde hükümlerine uyulmaması taşıma anlaşmasının varlığını ve geçerliliğini etkilemeyecek, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin olanlar dahil, taşıma anlaşması aynı ölçüde bu Sözleşme kurallarına bağlı olacaktır.

MADDE 10

1. Gönderici, kendisi tarafından veya onun adına, yük ile ilgili olarak hava yük senedine dercedilen veya onun tarafından veya onun adına yük alındısına veya 5. maddenin 2. paragrafında öngörülen diğer vasıtalarla kaydedilmiş verilere girilmesi için taşıyıcıya beyan ve temin edilen husus ve bildirimlerin doğruluğundan sorumludur.

2. Gönderici kendisi tarafından veya onun adına beyan ve temin edilen husus ve bildirimlerin usulüne uygun, doğru veya tamam olmayışı nedeniyle taşıyıcının kendisinin veya taşıyıcının sorumlu olduğu tüm diğer kişilerin uğrayacağı bütün zararları yüklenecektir.

3. Bu maddenin 1. ve 2. paragraf hükümleri saklı kalmak kaydıyla, yük alındısına veya 5. maddenin 2. paragrafında belirtilen diğer vasıtalarla kaydedilmiş verilere, taşıyıcı tarafından veya onun adına girilen hususların ve bildirimlerin usulüne uygun, doğru veya tamam olmayışı nedeniyle, göndericinin kendisinin veya göndericinin sorumlu olduğu tüm diğer kişilerin uğrayacağı bütün zararları taşıyıcı yüklenecektir.

MADDE 11

1. Hava yük senedi, taşıma anlaşmasının akdedildiğine, eşyanın teslim alındığına ve taşıma şartlarına, aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil teşkil edecektir.

2. Hava yük senedindeki bildirimlerden. eşyanın ağırlığı, boyutları ve ambalaj şekli ile paket adedine ilişkin olanlar, bu hususların doğruluğu hakkında aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil teşkil edecektir; miktar, hacim ve eşyanın durumuna ilişkin bildirimler ise, sadece bunların taşıyıcı tarafından göndericinin önünde kontrol edildiği ve hava yük senedine kaydedildiği ölçüde veya eğer bu bildirimler eşyanın dış görünüşteki durumuna ilişkin ise, taşıyıcı aleyhine delil teşkil edecektir.

MADDE 12

1. Gönderici, taşıma anlaşmasından doğan bütün yükümlülüklerini yerine getirmek şartıyla, eşyayı hareket veya varış alanlarında geri almak veya yol üzerindeki herhangi bir iniş yerinde

biraktırmak veya varış yerinde ya da yol üzerindeki bir yerde başlangıçta belirlenen alıcıdan başka birisine aşka birine teslimini istemek veya hareket alanına geri dönmeyi talep etmek suretiyle, 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. Hava yük senedinin kendisine verilmiş bulunan nüshasının ibrazını istemeksizin eşya üzerindeki tasarruf hakkına ilişkin gönderici emirlerine taşıyıcı uyarsa, hava yük senedinin bu nüshasını hukuka uygun olarak elinde bulunduran kişinin bu yüzden uğrayabileceği

herhangi bir zarardan, göndericiye rücu hakkı saklı kalmak üzere, taşıyıcı sorumlu olacaktır.

4. Göndericiye tanınmış olan hak, aşağıdaki 13. maddeye göre alıcının hakkının başladığı anda ortadan kalkacaktır. Bununla birlikte, alıcı hava yük senedini veya eşyayı kabul etmeyi reddederse veya kendisiyle haberleşilemezse gönderici tasarruf hakkını yeniden kazanacaktır.

MADDE 13

1. Önceki maddede belirtilen haller dışında, alıcı, eşyanın varış yerine ulaştığı andan itibaren, doğmuş alacakları ödemesi ve hava yük senedinde belirtilen taşıma 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 haklarını kullanma hakkına sahip olacaktır.

MADDE 14

Gönderici ve alıcı, anlaşma ile konan yükümlülüklerini yerine getirmek şartıyla, kendilerinin veya başkalarının menfaatlerine hareket ettiklerine bakılmaksızın, 12 ve 13. maddelerde verilen bütün hakları her biri kendi adına kullanabilir.

MADDE 15

1. 12. , 13. ve 14. maddeler, ne gönderici ile alıcının birbirleriyle olan ilişkilerini , ne de gönderici veya alıcıdan intikal eden hakların sahibi üçüncü kişilerin ilişkilerini, etkilemeyecektir.

2. 12. , 13. ve 14. maddelerin hükümleri ancak hava yük senedine açık hüküm konularak değiştirilebilir.

MADDE 16

1. Gönderici, eşyanın alıcıya tesliminden önce, gümrük, giriş vergisi 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, taşıyıcının veya adamlarının kusuru dışında, taşıyıcıya karşı sorumludur.

2. Taşıyıcının bu bilgi ve belgelerin doğruluğunu veya yeterliliğini araştırma yükümlülüğü yoktur.

FASIL 3

Taşıyıcının Sorumluluğu

MADDE 17

1. Bir yolcunun ölümü veya cismani zarara uğraması halinde, sadece ölüm veya cismani zararı doğuran olayın hava aracında veya hava aracına binme veya hava aracından inme faaliyetlerinden biri sırasında meydana gelmesi şartıyla, doğan zarardan taşıyıcı sorumludur. Bununla birlikte, ölüm veya cismani zarara sadece yolcunun sıhhi durumu neden olmuşsa taşıyıcı sorumlu değildir.

2. Bagajın tahribi, kaybı veya hasara uğraması halinde, sadece bagajın tahribine, kaybına veya hasara uğramasına neden olan olayın hava aracında veya hava aracına yükleme veya boşaltma faaliyetlerinden biri sırasında veya bagajın taşıyıcının koruması altında olduğu süre içinde meydana gelmesi şartıyla, doğan zarardan taşıyıcı sorumludur. Bununla birlikte, zarar sadece bagajın tabiatından veya ayıbından doğuyorsa taşıyıcı sorumlu değildir.

3. Bu Sözleşmede aksi belirtilmedikçe, bagaj terimi, kayıtlı bagaj ile yolcunun taşıdığı şeyleri ifade eder.

MADDE 18

1. Zarara sebep olan olayın sadece hava taşıması esnasında meydana gelmiş olması şartıyla, taşıyıcı, yükün tahrip, kayıp veya hasara uğraması halinde doğan zarardan sorumludur.

2. Bununla beraber, taşıyıcı, sadece aşağıdaki hallerden birinin veya birkaçının, yükün, tahrip, kayıp ve hasarına neden olduğunu ispat ederse, sorumlu olmayacaktır:

a) Yükün tabiatından veya ayıbından;

b) Taşıyıcı veya onun adamları dışındaki bir şahıs tarafından yükün hatalı paketlenmesinden;

c) Bir savaş hali veya bir silahlı çatışma halinden;

d) Yükün giriş, çıkış veya transit geçişi ile ilgili kamu otoritesinin tamamlanmış bir fiilinden.

3. Önceki paragraflardaki anlamıyla, hava taşıması, bagaj veya yükün bir hava alanında veya bir (hava aracında veya hava alanı dışına iniş yapılması halinde herhangi bir yerde, taşıyıcının koruması altında bulunduğu süreyi kapsar.

4. Hava taşıması süresi, kara, deniz veya nehir yoluyla, bir hava alanı dışında yapılan herhangi bir taşımayı içermeyecektir. Bununla birlikte, böyle bir taşıma hava taşıması için yapılan bir anlaşmanın gereği olarak yükleme, teslim veya aktarma amacıyla yapılmışsa, herhangi bir zararın, aksi ispatlanmadıkça, hava taşıması esnasında meydana gelmiş bir olayın sonucu olduğu kabul edilecektir.

MADDE 19

Taşıyıcı, hava taşımasındaki yolcu, bagaj veya eşyanın gecikmesinden doğan zarardan, sorumlu olacaktır.

MADDE 20

Yolcu ve bagaj taşımasında ve yük taşımasındaki gecikme nedeni ile zarar meydana gelmesi

halinde, taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa, sorumlu olmayacaktır.

MADDE 21

1. Yolcu veya bagaj taşımasında, Tazminat talep eden kişinin kusuruyla zarara neden olduğunu veya iştirak ettiğini taşıyıcı ispat ettiği takdirde, bu kusurun zarara neden olduğu veya iştirak ettiği ölçüde, taşıyıcı bu şahsa karşı kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulacaktır. Yolcudan başka bir şahıs tarafından yolcunun ölümü veya cismani zarara uğraması nedeniyle tazminat talep edilmesi halinde, bu yolcunun, kusuruyla zarara neden olduğunu veya iştirak ettiğini taşıyıcı ispat ettiği ölçüde, aynı şekilde, kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulacaktır.

2. Yük taşımasında, tazminat talep eden kişinin veya ondan hakkı elde edenin kendi kusuruyla

zarara neden olduğunu veya iştirak ettiğini taşıyıcı ispat ettiği takdirde, böyle bir kusurla zarara

neden olunduğu veya iştirak edildiği ölçüde, taşıyıcı, tazminat talep eden kişiye karşı kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulur.

MADDE 22

1.

a) İnsan taşımasında, her bir yolcunun ölümü veya cismani zarara uğraması sonucu maruz kalınan zararın giderilmesine ilişkin olarak, dayanağı ne olursa olsun, ileri sürülecek tüm talepler için taşıyıcının sorumluluğu 1 00,000 Özel Çekme Hakkı (SDR) ile sınırlandırılmıştır. Davanın görüldüğü mahkemenin kanununa göre tazminatın irad olarak ödenmesine hükmedilebildiği hallerde, bu ödemelerin peşin sermaye değeri 100,000 Özel Çekme Hakkını aşmayacaktır.

b) İnsan taşımada gecikme halinde, taşıyıcının her bir yolcu için sorumluluğu 4, 150 Özel Çekme Hakkı (SDR) ile sınırlıdır.

c) Bagaj taşımada, tahrip, kayıp, hasar veya gecikme halinde, taşıyıcının sorumluluğu her bir yolcu için 1 ,000 Özel Çekme Hakkı (SDR) ile sınırlıdır.

2.

a) Kendi kanunlarına göre avukatlık ücreti dahil, mahkeme masraflarına hükmetmeye yetkili olmayan Yüksek Sözleşen Devletlerin mahkemeleri, bu Sözleşmenin uygulandığı davalarda, kendi ihtiyarına göre, mahkemenin makul göreceği nispette, vekalet ücretleri dahil mahkeme masraflarının kısmen veya tamamen talep edene ödenmesine karar verme yetkisine sahiptir.

b) Eğer talep sahibi taşıyıcıya hesabın tafsilatı da dahil talep tutarını içeren yazılı bir ihbar göndermiş ve taşıyıcı da bu ihbarı tebellüğ ettiği tarihten itibaren altı ay içinde uygulanabilir sınırlama dahilinde hüküm altına alınan tazminata en azından eşit yazılı bir uzlaşma teklifinde bulunmamışsa, ancak bu takdirde, avukatlık ücretleri dahil mahkeme masraflarına paragraf a) ya uygun olarak hükmedilecektir. Dava bu süreden daha sonra açılmışsa bu süre davanın başladığı güne kadar uzatılacaktır.

c) Avukatlık ücretleri dahil mahkeme masrafları bu maddede öngörülen sınırlamaların uygulanmasında dikkate alınmayacaktır.

3. Bu maddede ve 42. maddede Özel Çekme Hakkı olarak belirtilen meblağların Uluslararası Para Fonu tarafından tanımlanmış olan Özel Çekme Hakkı olduğu kabul edilecektir. Bu meblağların milli paralara çevrilmesi, dava halinde, karar tarihindeki Özel Çekme Hakkının bu paralar karşısındaki değerine göre yapılacaktır.

MADDE 22 A

1.

a) Yük taşımada, paket taşıyıcıya verilirken, gönderici varış yerinde teslimindeki menfaatine ilişkin özel bir bildirimde bulunmadıkça ve gerekiyorsa ek bir meblağ ödemedikçe taşıyıcının sorumluluğu kilogram başına 17 Özel Çekme Hakkı (SDR) ile sınırlandırılmıştır. Özel bildirim halinde, taşıyıcı bildirilen meblağın göndericinin varış yerinde teslim anındaki gerçek menfaatinden büyük olduğunu ispat etmedikçe, bildirim yapılan meblağa kadar ödemeyle sorumludur.

b) Yükün bir bölümünün veya içinde bulunan herhangi bir şeyin kaybı, hasan veya gecikmesi halinde, taşıyıcının sorumluluk sınırının tespitinde dikkate alınacak ağırlık sadece ilgili paket veya paketlerin toplam ağırlığı olacaktır. Bununla birlikte, yükün bir bölümünün veya içinde bulunan bir şeyin kaybı, hasan veya gecikmesi, aynı hava yük senedi kapsamına giren diğer parçaların değerini etkilerse, bu paket veya paketlerin toplam ağırlığı da sorumluluk sınırının tespitinde dikkate alınacaktır.

2. Bu maddede belirtilen limitler, yük taşımada ilişkin davada, bir 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 dışarıda 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 meblağı aşmıyorsa, yukarıdaki hüküm uygulanmayacaktır.

3. Bu maddede Özel Çekme Hakkı olarak belirtilen meblağların Uluslararası Para Fonu tarafından tanımlanmış olan Özel Çekme Hakkı olduğu kabul edilecektir. Bu meblağların milli paralara çevrilmesi, dava halinde, karar tarihindeki Özel Çekme Hakkının bu paralar karşısındaki değeriyle yapılacaktır.

MADDE 23

1. Taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran veya bu Sözleşmede tespit edilenden daha düşük bir sınır getiren herhangi bir hüküm yoklukla maluldür, ancak böyle bir hükmün yoklukla malul olması anlaşmanın tümünü geçersiz kılmaz, anlaşma bu sözleşmenin hükümlerine bağlı kalır.

2. Taşınan yükün tabiatından veya kendisinde bulunan ayıbindan doğan kayıp veya zarara ilişkin hükümlere bu maddenin 1. paragrafı uygulanmayacaktır.

MADDE 24

Yolcu , bagaj ve yük taşımada, dayanağı ne olursa olsun, bir tazminat davası, hangi kişilerin , dava açma hakkına sahip oldukları ve bu kişilerin her birinin diğerlerine karşı haklarının belirlenmesi sorununu etkilemeksizin, ancak bu Sözleşmede öngörülen şartlara ve sınırlamalara bağlı olarak açılabilir. Bu sorumluluk sınırlamaları azami sınırı oluşturur ve sorumluluğun kaynağı ne olursa olsun aşamaz.

MADDE 25 A

1. Bu Sözleşmenin kapsamında bulunan bir zarar nedeniyle taşıyıcının bir adamına karşı bir dava açılırsa, kendisi görevi çerçevesi içinde hareket ettiğini ispatladığı takdirde, bu Sözleşmeye göre taşıyıcının yararlanma hakkına sahip olduğu sorumluluk sınırlamalarından yararlanmaya hak kazanacaktır.

2. Bu durumda, taşıyıcı veya adamlarından alınabilecek tazminatların toplam tutarı söz konusu sınırlamaları aşmayacaktır.

3. Yolcu ve bagaj taşımada, taşıyıcının veya adamlarının zarar yerine kastıyla veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek pervasızca yaptıkları bir hareket veya ihmal sonucunda zararın doğduğunu ispat edilirse, bu maddenin 1. ve 2. paragraflarındaki hükümler uygulanmayacaktır.

MADDE 26

1. Bagajın veya eşyanın, teslim almaya yetkili kişi tarafından itirazda 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 kişi, hasarın öğrenilmesinden sonra derhal ve teslim alınışlarından itibaren bagaj için en geç yedi gün ve yük için en geç on dört gün içinde taşıyıcıya ihbarda bulunmak zorundadır. Gecikme halinde, bagajın veya yükün kendisine teslim hazır bulundurduğu tarihten itibaren en geç yirmi bir gün içinde ihbarda bulunulması zorunludur.

3. Her ihbarın, yukarıda belirtilen süreler içinde, ayrı bir yazılı bildirim olarak gönderilmesi veya taşıma belgesi üzerine yazılmak suretiyle yapılması gerekir.

4. Yukarıda belirtilen süreler içinde ihbarda bulunulmaması halinde, hileli davranması hali dışında, taşıyıcı aleyhine dava açamaz.

MADDE 27

Borçlunun ölümü halinde, tazminat davası, bu sözleşmede öngörülen sınırlamalar içinde, onun hukuki haleflerine karşı açılır.

MADDE 28

1. Tazminat davasının, Yüksek Sözleşen Taraflardan birinin ülkesinde, davacının seçimine göre, taşıyıcının ikametgahının veya genel iş merkezinin, veya anlaşmanın yapılmış olduğu işyerinin bulunduğu yer mahkemesinde veya varış yeri mahkemesinde açılması zorunludur.

2. Yolcunun ölümü, yaralanması veya gecikmesinden veya bagajın tahribi, kaybı, hasara uğraması veya gecikmesinden doğan zarara ilişkin tazminat davası, bu maddenin 1. paragrafında belirtilen mahkemelerden birinde veya aynı Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesinde eğer yolcunun ikametgahı veya sürekli oturduğu yer varsa, bu Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesindeki taşıyıcının bir işyerinin bulunduğu kazai bölgedeki mahkemede açılabilir.

3. Usule ilişkin hususlar, davanın görüldüğü mahkemenin kanunlarına göre karara bağlanır.

MADDE 29

1. Tazminat davası, hava aracının varış yerine geldiği veya gelmesi gerektiği günden veya taşımanın durduğu tarihten itibaren iki yıllık süre içinde açılmazsa, tazminat talep hakkı düşer.

2. Bu sürenin hesaplanma usulü, davanın görüldüğü mahkemenin kanunu ile kararlaştırılacaktır.

MADDE 30

1. Birinci maddenin üçüncü paragrafındaki tanıma giren taşımanın, birbiri ardınca değişik taşıyıcılar tarafından yapılması halinde, yolcu, bagaj ve eşyayı kabul eden her taşıyıcı bu sözleşme hükümlerine bağlı olacak ve taşımanın kendi denetiminde yapılan bölümü ile ilgili olduğu ölçüde, taşıma anlaşmasının taraflarından biri sayılacaktır.

2. Böyle bir taşıma halinde yolcu veya hak sahipleri, ilk taşıyıcının bütün seyahat için sorumluluğu açıkça yüklenmiş olması hali dışında, sadece kaza veya gecikmenin meydana geldiği taşımayı yapan taşıyıcıya karşı dava açabilecektir.

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

MADDE 30 A

Bu Sözleşme hiç bir şekilde, Sözleşme hükümleri uyarınca sorumlu tutulan kişinin diğer her hangi bir kişiye karşı rücu hakkını haleldar etmeyecektir.

FASIL 4

Birleşik Taşımaya İlişkin Hükümler

MADDE 31

1. Kısmen havayolu, kısmen de başka herhangi bir suretle yapılan birleşik taşımalar halinde, hava taşımasının 1. madde kapsamına girmesi şartıyla, bu sözleşme hükümleri sadece havayolu taşımasına uygulanacaktır.

2. Bu sözleşmedeki hiçbir husus, birleşik taşımalar halinde tarafların havayolu ile ...taşıma belgesine diğer taşıma türlerine ilişkin şartlar koymalarına engel olmayacaktır; .ancak, havayolu ile taşıma bakımından bu Sözleşmenin hükümleri uygulanacaktır.

FASIL 5

Genel ve Son Hükümler

MADDE 32

Gerek uygulanacak kanunu kararlaştırarak, gerekse yargı yetkisine ilişkin kuralları değiştirerek bu Sözleşmenin kurallarını ihlal etmek için, zararın doğmasından önce taraflarca taşıma anlaşmasına konan herhangi bir hüküm ve yapılan bütün özel anlaşmalar yoklukla maluldür. Bununla birlikte, eşya taşımaları için, bu Sözleşmeye bağlı olarak 28.maddenin birinci paragrafında öngörülen mahkemelerin yargı yetki sahalarından biri içinde tahkim yapılacaksa, bu Sözleşmenin sınırları dahilinde tahkim şartlarına müsaade edilecektir.

MADDE 33

5. maddenin 3. paragrafı hükümleri mahfuz kalmak kaydıyla , işbu Sözleşmenin hiç bir hükmü taşıyıcının bir taşıma anlaşması akdetmeyi reddetmesini veya Sözleşmenin hükümlerine ters düşmeyen kurallar koymasını engellemeyecektir.

MADDE 34

Taşıma belgelerine ilişkin 3'ten 8.e kadar (dahil) maddelerin hükümleri, bir havacılık işletmesinin normal faaliyet kapsamı dışındaki olağanüstü şartlarda yapılan taşımaya uygulanmayacaktır.

MADDE 35

Bu sözleşmede "günler" terimi iş günleri değil, takvim günleri anlamını taşır.

MADDE 35 A

Bu Sözleşmedeki hiç bir hüküm, yolcunun ölümü veya cismani zarara uğraması halinde, bir Devletin ülkesinde talep sahiplerine bu Sözleşmede öngörülenden başka ek bir tazminat ödenmesine ilişkin bir sistem tesis etmesini ve uygulamasını engellemeyecektir. Böyle bir sistemin aşağıdaki şartlara uygun olması gerekir:

- a)** Taşıyıcı ve adamlarına, bu sistem hiç bir suretle bu Sözleşmeyle kabul edilmiş sorumluluklara ek herhangi bir sorumluluk getirmeyecektir.
- b)** Bu sistem gerekiyorsa yolcuların o Devletteki katılımlarının tahsil edilmesi dışında, taşıyıcıya hiçbir mali veya idari külfet getirmeyecektir.
- c)** Sistem, ilgili yolculara ilişkin olarak taşıyıcılar arasında herhangi bir farklılık yaratmayacak ve hangi taşıyıcının hizmetinden yararlandıklarına bakılmaksızın bu yolculara sistemle sağlanan menfaatler teşmil edilecektir.
- d)** Bir yolcu bu sisteme katılmış ise, o yolcunun ölüm veya cismani zarara uğraması nedeni ile meydana gelen zarardan mutazzır olan herhangi bir kişi o sistemin menfaatlerinden yararlanmaya hak kazanacaktır.

MADDE 40 A

- 1.** Sözleşmenin 37.maddesinin 2. paragrafındaki ve 40. maddesinin 1. 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 ana ülkesi değil, aynı zamanda o Devletin, dış ilişkilerinde temsil ettiği bütün diğer ülkeler anlamını taşır.

EK PROTOKOL

2.MADDE İLE İLGİLİ

- 3.** Yüksek Sözleşen Taraflar, onay veya katılma sırasında, bu Sözleşmenin 2. maddesinin birinci paragrafının, doğrudan doğruya devlet, sömürgeleri veya himayesi, mandası, egemenliği, hükümlerliği veya otoritesi altında bulunan herhangi bir bölge veya ülke tarafından havayolu ile yapılan uluslararası taşımalara uygulanmayacağı bildiriminde bulunma haklarını saklı tutarlar.

VARŞOVA KONVANSİYONU – LA HEY VE 4 SAYILI MONTREAL PROTOKOLLERİ BİRLEŞİK METİN

FASIL 1

Kapsam, Tanımlar

MADDE 1

- 1.** Bu sözleşme, hava aracı ile ücret karşılığında yapılan bütün uluslararası insan, bagaj veya eşya taşımalarına uygulanacaktır. Bir hava taşıma işletmesi tarafından hava aracıyla yapılan ücretsiz taşımalara da aynı ölçüde uygulanacaktır.
- 2.** Bu Sözleşmenin amacı bakımından "Uluslararası taşıma" terimi, taşımada bir kesilme veya aktarma olsun veya olmasın, taraflar arasındaki anlaşmaya göre hareket yeri ve varış yeri, iki Yüksek Sözleşen Taraf ülkesinde veya Yüksek Sözleşen Taraflardan biri olmasa bile bir başka Devletin ülkesinde kararlaştırılmış bir duraklama yeri varsa bir tek Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesi içinde bulunan, herhangi bir taşıma anlamına gelir. Böyle bir kararlaştırılan duraklama yeri bulunmaksızın bir tek Yüksek Sözleşen Taraf Ülkesi içindeki iki nokta arasında yapılan taşıma, bu Sözleşmenin amacı bakımından uluslararası taşıma 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 bölünmez taşıma sayılacak ve sadece bir anlaşmanın veya bir dizi anlaşmanın tümüyle aynı Devletin Ülkesi içinde icra edilecek olması nedeniyle uluslararası niteliğini kaybetmeyecektir.

MADDE 2

- 1.** Bu sözleşme, 1. maddede öngörülen şartlar içinde, devlet veya kamu hukuku tüzel kişileri tarafından yapılan taşımalara uygulanacaktır.
- 2.** Posta maddelerinin taşınmasında, taşıyıcı, taşıyıcı ile Posta idareleri arasındaki ilişkilere uygulanabilir kurallara göre, sadece ilgili Posta idaresine karşı sorumlu olacaktır.
- 3.** Bu maddenin 2.paragrafında belirtilenler dışında, bu Sözleşmenin hükümleri posta maddeleri taşınmasına uygulanmayacaktır.

FASIL 2

Taşıma Belgeleri

BÖLÜM 1

Yolcu Bileti

MADDE 3

1. Yolcu taşınmasında, şu kayıtları içeren bir yolcu bileti 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)** Yolcunun seyahatinin son varış yeri veya duraklama yeri, hareket ettiği ülkeden başka bir ülke içinde ise, Varşova Sözleşmesinin uygulanabileceğini ve Sözleşmenin ölüm veya cismani zarar ile bagajın kaybı veya hasarı bakımından taşıyıcının sorumluluğunu düzenlediğini ve birçok hallerde sınırladığını belirten bir uyarı.

2. Yolcu bileti, taşıma anlaşmasının akdedildiğine ve şartları hususunda, aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil sayılacaktır. Yolcu biletinin yokluğu, usulüne uygun olmaması veya kaybı taşıma anlaşmasının varlığını veya geçerliliğini etkilemeyecek, taşıma anlaşması aynı ölçüde bu Sözleşmenin kurallarına bağlı olacaktır. Bununla birlikte, yolcu bileti verilmemiş bir yolcu taşıyıcının rızası ile hava aracına binerse veya bilette bu maddenin 1 c) paragrafının gerektirdiği, uyarı bulunmazsa, taşıyıcı 22. madde hükümlerinden yararlanmaya hak kazanamayacaktır.

BÖLÜM 2

Bagaj Kuponu

MADDE 4

1. Kayıtlı bagaj taşınmasında, 3. maddenin I. paragrafı hükümlerine uygun olarak, bir yolcu biletinin içinde veya onunla birleştirilmiş olmadıkça, aşağıdaki hususları içeren bir bagaj kuponu 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 taşıma, hareket ülkesinden başka bir ülkede son bir varış yeri veya duraklama yeri içeriyorsa, bagajın kaybı veya hasarı halinde, bu taşımaya, taşıyıcının sorumluluğunu genellikle sınırlayan Varşova Sözleşmesinin uygulanabileceğine dair göndericiler için bir uyarı.

2. Bagaj kuponu, bagajın kaydedildiğine ve taşıma anlaşmasının şartları hususunda, aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil sayılacaktır. Bagaj kuponunun yokluğu, usulüne uygun

olmaması veya kaybı taşıma anlaşmasının varlığını veya geçerliliğini etkilemeyecek, taşıma anlaşması aynı ölçüde bu Sözleşmenin kurallarına bağlı olacaktır. Bununla birlikte, taşıyıcı bagaj kuponu verilmemiş bir bagajı sorumluluğuna alırsa veya bagaj kuponunda [3. maddenin 1. c) paragrafı hükümlerine uyan yolcu biletinin içinde veya onunla birleştirilmiş olmadıkça] bu maddenin 1 c) paragrafının gerektirdiği uyarı bulunmazsa, taşıyıcı 22. maddenin 2. paragrafı hükümlerinden yararlanmaya hak kazanamayacaktır.

BÖLÜM 3

Yüke İlişkin Belgeleme

MADDE 5

1. Yük taşıması ile ilgili olarak bir hava yük senedi verilecektir.
2. Yapılacak taşımaya ilişkin bilgilerin kaydım ihtiva eden her türlü diğer vasıta göndericinin rızası ile hava yük senedi yerine ikame olunabilir. Bu gibi diğer vasıtalar kullanıldığı takdirde, gönderici tarafından talep edilirse, taşıyıcı göndericiye gönderilen malın teşhisine izin veren bir alındı verir ve bu gibi diğer vasıtalarla kaydedilmiş bilgilere girişini sağlar.
3. Yukarıdaki 2. paragrafta belirtilen taşımaya ilişkin bilgilerin kaydım ihtiva eden diğer vasıtaları transit ve varış noktalarında kullanmanın imkansızlığı taşıyıcıya taşıma için yükün kabulünü red hakkını vermez.

MADDE 6

1. Hava yük senedi gönderici tarafından üç asıl nüsha olarak düzenlenecektir.
2. Birinci nüsha üzerine "taşıyıcı için" yazılacak, gönderici tarafından imzalanacaktır. İkinci nüsha üzerine "alıcı için" yazılacak, gönderici ve taşıyıcı tarafından imzalanacaktır. Üçüncü nüsha taşıyıcı tarafından imzalanacak, yük kabul edildikten sonra göndericiye verilecektir.
3. Taşıyıcının ve göndericinin imzalan matbu olarak yazılabilir veya damga şeklinde basılabilir.
4. Göndericinin isteği üzerine hava yük senedini taşıyıcı düzenlemişse, aksi isnat edilmedikçe, bunu gönderici adına yapmış olduğu kabul edilecektir.

MADDE 7

Birden fazla paket olması halinde:

- a) Yükün taşıyıcısı göndericiden ayrı hava yük senetleri düzenlemesini isteme hakkına sahiptir;
- b) 5. maddenin 2. paragrafında öngörülen diğer vasıtaların kullanıldığı hallerde gönderici taşıyıcıdan ayrı alındılar düzenlemesini isteme hakkına sahiptir.

MADDE 8

Hava yük senedi ve yük alındısı aşağıdakileri içerecektir :

- 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) Gönderinin ağırlığına ilişkin bir bilgi.

MADDE 9

5. maddeden 8. maddeye kadar olan madde hükümlerine uyulmaması taşıma anlaşmasının varlığını ve geçerliliğini etkilemeyecek, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin olanlar dahil, taşıma anlaşması aynı ölçüde bu Sözleşme kurallarına bağlı olacaktır.

MADDE 10

1. Gönderici, kendisi tarafından veya onun adına, yük ile ilgili olarak hava yük senedine dercedilen veya onun tarafından veya onun adına yük alındısına veya 5. maddenin 2.

paragrafında öngörülen diğer vasıtalarla kaydedilmiş verilere girilmesi için taşıyıcıya beyan ve temin edilen husus ve bildirimlerin doğruluğundan sorumludur.

2. Gönderici, kendisi tarafından veya onun adına beyan ve temin edilen husus ve bildirimlerin usulüne uygun, doğru veya tamam olmayışı nedeniyle, taşıyıcının kendisinin veya taşıyıcının sorumlu olduğu tüm diğer kişilerin uğrayacağı bütün zararları yüklenecektir.

3. Bu maddenin 1. ve 2. paragraf hükümleri saklı kalmak kaydıyla, yük alındısına veya 5. maddenin 2. paragrafında belirtilen diğer vasıtalarla kaydedilmiş verilere, taşıyıcı tarafından veya onun adına girilen hususların ve bildirimlerin usulüne uygun, doğru veya tamam olmayışı nedeniyle, göndericinin kendisinin veya göndericinin sorumlu olduğu tüm diğer kişilerin uğrayacağı bütün zararları taşıyıcı yüklenecektir.

MADDE 11

1. Hava yük senedi veya yük alındısı, taşıma anlaşmasının akdedildiğine, yükün teslim alındığına ve orada belirtilen taşıma şartlarına, aksi sabit oluncaya kadar, geçerli delil teşkil edecektir.

2. Hava yük senedindeki veya yük alındısındaki bildirimlerden, yükün ağırlığı, boyutlan ve ambalaj şekli ile paket adedine ilişkin olanlar, bu hususların doğruluğu hakkında aksi sabit oluncaya kadar geçerli delil teşkil edecektir; miktar, hacim ve yükün durumuna ilişkin bildirimler ise, sadece bunların taşıyıcı tarafından göndericinin önünde kontrol edildiği ve hava yük senedine kaydedildiği ölçüde veya eğer bu bildirimler yükün dış görünüşteki durumuna ilişkin ise, taşıyıcı aleyhine delil teşkil edecektir.

MADDE 12

1. Gönderici taşıma anlaşmasından doğan bütün yükümlülüklerini yerine getirmek şartıyla, yükü hareket veya varış alanlarında geri almak veya yol üzerindeki herhangi bir iniş yerinde bıraktırmak veya varış yerinde, ya da yol üzerindeki bir yerde başlangıçta belirlenen alıcıdan başka birine teslimini istemek veya hareket alanına geri döndürmeyi talep etmek suretiyle, yük 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. Hava yük senedi veya yük alındısının kendisine verilmiş olan nüshasının ibrazını istemeksizin yük üzerindeki tasarruf hakkına ilişkin göndericinin emirlerine taşıyıcı uyarsa, hava yük senedinin veya yük alındısının bu nüshasını hukuka uygun olarak elinde bulunduran kişinin bu yüzden uğrayabileceği herhangi bir zarardan, göndericiye rücu hakkı saklı kalmak üzere taşıyıcı sorumlu olacaktır.

4. Göndericiye tanınmış olan hak 13. maddeye göre alıcının hakkının başladığı anda ortadan kalkacaktır. Bununla birlikte, alıcı yükü kabul etmeyi reddederse veya kendisiyle haberleşilemezse, gönderici tasarruf hakkını yeniden kazanacaktır.

MADDE 13

1. Göndericinin 12. maddedeki hakkın kullanması hali dışında, alıcı yükün varış yerine ulaştığı andan itibaren, doğmuş alacakları ödemesi ve taşıma şartları yerine getirmesi şartıyla, taşıyıcıdan yükü kendisine teslim etmesini istemeye yetkili olacaktır.

2. Aksi kararlaştırılmadıkça, yük gelir gelmez alıcıya bildirmek taşıyıcının görevi olacaktır.

3. Taşıyıcı yükün kaybolduğunu kabul ederse veya yük varması gereken tarihten itibaren yedinci günün bitiminde varmamış olursa, alıcı taşıyıcıya karşı taşıma anlaşmasından doğan haklarını kullanma hakkına sahip olacaktır.

MADDE 14

Gönderici ve alıcı, taşıma anlaşması ile konan yükümlülüklerini yerine getirmek şartıyla, kendilerinin veya başkalarının menfaatlerine hareket ettiklerine bakılmaksızın, 12 ve 13. maddelerde verilen bütün hakları, her biri kendi adına kullanabilir.

MADDE 15

1. 12. , 13. ve 14. maddeler, ne gönderici ile alıcının birbirleriyle olan ilişkilerini, ne de gönderici veya alıcıdan intikal eden hakların sahibi üçüncü kişilerin karşılıklı ilişkilerini etkilemez.

2. 12. , 13. ve 14. maddelerin hükümleri ancak hava yük senedine veya yük alındısına açık hüküm konularak değiştirilebilir.

MADDE 16

1. Gönderici, yükün alıcıya tesliminden önce, gümrük, giriş vergisi veya polis formalitelerinin yerine getirilmesi için gerekli tüm bilgi ve belgeleri vermek zorundadır. Gönderici bu bilgi ve belgelerin yokluğundan, yetersizliğinden veya usulüne uygun olmamasından doğan zararlardan, taşıyıcının veya adamlarının kusuru dışında, taşıyıcıya karşı sorumludur.

2. Taşıyıcının bu bilgi ve belgelerin doğruluğunu veya yeterliliğini araştırma yükümlülüğü yoktur.

FASIL 3

Taşıyıcının Sorumluluğu

MADDE 17

Bir yolcunun ölümü veya yaralanması veya herhangi bir bedeni zarara uğraması halinde, bu zararın doğmasına sebep olan kaza, hava aracında veya hava aracına binme veya hava aracından inme faaliyetlerinden biri sırasında meydana gelmiş ise, doğan zarardan, taşıyıcı sorumlu olacaktır.

MADDE 18

1. Zarara sebep olan olay hava taşınması esnasında meydana gelmiş ise, taşıyıcı, kayıtlı bagajın tahribi, kaybı veya hasara uğraması halinde doğan zarardan sorumludur.

2. Zarara sebep olan olayın sadece hava taşınması esnasında meydana gelmiş olması şartıyla, taşıyıcı, yükün tahrip, kayıp veya hasara uğraması halinde doğan zarardan sorumludur.

3. Bununla beraber, taşıyıcı, sadece aşağıdaki hallerden birinin veya birkaçının, yükün, tahrip, kayıp ve hasarına neden olduğunu ispat ederse, sorumlu olmayacaktır:

a) Yükün tabiatından veya ayıbından;

b) Taşıyıcı veya onun adamları dışındaki bir şahıs tarafından yükün hatalı paketlenmesinden;

c) Bir savaş hali veya bir silahlı çatışma halinden;

d) Yükün giriş, çıkış veya transit geçişi ile ilgili kamu otoritesinin tamamlanmış bir fiilinden.

4. Önceki paragraflardaki anlamıyla, hava taşınması, bagaj veya yükün bir hava alanında veya bir hava aracında veya hava alanı dışına iniş yapılması halinde herhangi bir yerde, taşıyıcının koruması altında bulunduğu süreyi kapsar.

5. Hava taşınması süresi, kara, deniz veya nehir yoluyla, bir hava alanı dışında yapılan v' herhangi bir taşımayı içermeyecektir. Bununla birlikte, böyle bir taşıma hava taşınması için yapılan bir anlaşmanın gereği olarak yükleme, teslim veya aktarma amacıyla yapılmışsa, herhangi bir zararın, aksi ispatlanmadıkça, hava taşınması esnasında meydana gelmiş bir olayın sonucu olduğu kabul edilecektir.

MADDE 19

Taşıyıcı, hava taşınmasındaki yolcu, bagaj veya eşyanın gecikmesinden doğan zarardan, sorumlu olacaktır.

MADDE 20

Yolcu ve bagaj taşımada ve yük taşımadaındaki gecikme nedeni ile zarar meydana gelmesi halinde, taşıyıcı, kendisinin ve adamlarının zararı önlemek için gerekli bütün tedbirleri almış olduklarını veya bu tedbirleri alma olanağı bulunmadığını ispatlarsa, sorumlu, olmayacaktır.

MADDE 21

- 1.** Yolcu veya bagaj taşımada, zarar gören kişinin kusuruyla zarara neden olduğunu veya iştirak ettiğini taşıyıcı ispat ettiği takdirde, mahkeme kendi kanunu hükümleri uyarınca taşıyıcının sorumluluğunu azaltabilir veya kaldırabilir.
- 2.** Yük taşımada, tazminat talep eden kişinin veya ondan hakkı elde edenin kendi kusuruyla zarara neden olduğunu veya iştirak ettiğini taşıyıcı ispat ettiği takdirde, böyle bir kusurla zarara neden olduğu veya iştirak edildiği ölçüde, taşıyıcı, tazminat talep eden kişiye karşı kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulur.

MADDE 22

1. İnsan taşımada taşıyıcının sorumluluğu her bir yolcu için iki yüz elli bin frankla sınırlandırılmıştır. Davanın görüldüğü mahkemenin kanununa göre tazminatın irat olarak ödenmesine hükmedilebildiği hallerde, bu ödemelerin peşin sermaye değeri bu sınırlamayı aşmayacaktır. Bununla birlikte, taşıyıcı ile yolcu, özel sözleşme ile, daha yüksek bir sorumluluk sınırı kararlaştırabilirler.

2.

a) Kayıtlı bagaj taşımada, paket taşıyıcıya verilirken, gönderici, varış yerinde teslim anındaki menfaatine ilişkin özel bir bildirimde bulunmadıkça ve gerekiyorsa ek bir meblağ ödemedikçe, taşıyıcının sorumluluğu kilogram başına iki yüz elli frankla sınırlandırılmıştır. Özel bildirimde bulunulması halinde, taşıyıcı bildirilen meblağın göndericinin varış yerinde teslim anındaki gerçek menfaatinden büyük olduğunu ispat etmedikçe, bildiri yapılan meblağa kadar ödeme yapmakla sorumludur.

b) Yük taşımada, paket taşıyıcıya verilirken, gönderici varış yerinde teslimindeki menfaatine ilişkin özel bir bildirimde bulunmadıkça ve gerekiyorsa ek bir meblağ ödemedikçe taşıyıcının sorumluluğu kil(gram başına 17 Özel Çekme Hakkı (SOR) ile sınırlandırılmıştır. Özel bildirimde bulunulması halinde, taşıyıcı bildirilen meblağın göndericinin varış yerinde teslim anındaki gerçek menfaatinden büyük olduğunu ispat etmedikçe, bildiri yapılan meblağa kadar ödeme yapmakla sorumludur.

c) Kayıtlı bagaj veya yükün bir bölümünün veya içinde bulunan herhangi bir şeyin kaybı, hasarı veya gecikmesi halinde taşıyıcının sorumluluk sınırının tespitinde 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, hasan veya gecikmesi, aynı bagaj kuponu veya hava yük senedi kapsamına giren diğer parçaların değerini etkilerse, bu paket veya paketlerin toplam ağırlığı da sorumluluk sınırının tespitinde dikkate alınacaktır.

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

4. Bu maddedeki sınırlamalar, mahkemenin bunlara ek olarak, davacının yaptığı mahkeme masraflarının ve dava için yaptığı diğer masrafların bir bölümünün veya tümünün ödenmesini, kendi kanununa göre, karara bağlanmasına engel olmayacaktır. Mahkeme masrafları ve dava ile ilgili diğer masraflar dışarıda kalmak üzere hükmolunan tazminat miktarı, zararı doğuran olayın meydana gelmesinden itibaren altı aylık bir süre içinde veya daha sonra fakat davanın açılmasından önce, taşıyıcı tarafından yazılı olarak davacıya teklif edilen meblağı aşmıyorsa, önceki hüküm uygulanmayacaktır.

5. Bu maddede frank olarak belirtilen meblağların binde dokuz yüz ayarında altmış beş buçuk miligram altını bulunan bir para birimi karşılığı olduğu kabul edilecektir. Bu meblağlar, milli paralara yuvarlak rakamlar halinde çevrilebilir. Bu meblağların altından başka milli paralara çevrilmesi, dava halinde, karar tarihinde bu paraların taşıdığı altın değerine göre yapılacaktır.

6. Bu maddede Özel Çekme Hakkı olarak belirtilen meblağların Uluslararası Para Fonu tarafından tanımlanmış olan Özel Çekme Hakkı olduğu kabul edilecektir. Bu meblağların

milli paralara çevrilmesi, dava halinde, karar tarihindeki Özel Çekme Hakkının bu paralar karşısındaki değerine göre yapılacaktır. Uluslararası Para Fonuna üye olan Yüksek Sözleşen Tarafın Özel Çekme Hakkı karşılığı milli parasının değeri, Uluslararası Para Fonunun, karar tarihinde kendi fiil ve muameleleri için uyguladığı değerlendirme metoduna göre hesaplanacaktır. Uluslararası Para Fonuna üye olmayan Yüksek Sözleşen Tarafın Özel Çekme Hakkı hesabıyla milli parasının değeri, o Yüksek Sözleşen Tarafça kararlaştırılan şekilde yapılacaktır.

Bununla birlikte, Uluslararası Para Fonu üyesi olmayan ve kanunları 22. maddenin 2 b) paragrafı hükümlerinin uygulanmasına izin vermeyen Devletler, onay veya katılma zamanında veya ondan sonraki herhangi bir zamanda ülkelerindeki davalarda taşıyıcının sorumluluk sınırlamasını kilogram başına iki yüz elli para birimi olarak tespit ettiklerini beyan edebilir. Bu para birimi binde dokuz yüz ayarında altmış beş buçuk miligram altına, tekabül eder. Bu meblağlar ilgili milli paraya yuvarlak rakamlar halinde çevrilebilir. Bu meblağların milli paraya çevrilmesi ilgili Devletin kanunlarına göre yapılacaktır.

MADDE 23

1. Taşıyıcının sorumluluğunu kaldıran veya bu Sözleşmede tespit edilenden daha düşük bir sınır getiren herhangi bir hüküm yoklukla maluldür, ancak böyle bir hükmün yoklukla malul olması anlaşmanın tümünü geçersiz kılmaz, anlaşma bu sözleşmenin hükümlerine bağlı kalır.

2. Taşınan yükün tabiatından veya kendisinde bulunan ayıbindan doğan kayıp veya zarara ilişkin k. hükümlere bu maddenin 1. paragrafı uygulanmayacaktır.

MADDE 24

1. Yolcu ve bagaj taşımada, dayanağı ne olursa olsun, bir tazminat davası, hangi kişilerin dava açma hakkına sahip oldukları ve bu kişilerin her birinin diğerlerine karşı haklarının belirlenmesi sorununu etkilemeksizin, ancak bu Sözleşmede öngörülen şartlara ve sınırlamalara bağlı olarak açılabilir.

2. Yük taşımada, dayanağı ne olursa olsun, bir tazminat davası, ister bu Sözleşmeden veya bir anlaşma veya haksız fiilden veya diğer herhangi bir sebepten doğsun, hangi kişilerin dava açma hakkına sahip oldukları ve bunların her birinin diğerlerine karşı haklarının belirlenmesi sorununu etkilemeksizin, ancak bu Sözleşmede öngörülen şartlara ve sorumluluk sınırlamalarına bağlı olarak açılabilir. Bu sorumluluk sınırlamaları azami sınırı oluşturur ve sorumluluğun kaynağı ne olursa olsun aşamaz.

MADDE 25

Yolcu ve bagaj taşımada, taşıyıcının veya adamlarının zarar verme kastıyla veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek pervasızca yaptıkları bir hareket veya ihmali sonucunda zararın doğduğu ispat edilirse, 22. maddede belirtilen sorumluluk sınırlamaları uygulanmayacaktır; ancak taşıyıcının adamının böyle bir hareketi veya ihmali halinde onun kendi görevi çerçevesi içinde hareket ettiğinin de ispatı gerekir.

MADDE 25 A

1. Bu Sözleşmenin kapsamında bulunan bir zarar nedeniyle, taşıyıcının bir adamına karşı bir dava açılırsa, kendisi, görevi çerçevesi içinde hareket ettiğini ispatladığı takdirde, 22. maddeye göre taşıyıcın yararlanma hakkına sahip olduğu sorumluluk sınırlamalarından yararlanmaya hak kazanacaktır.

2. Bu durumda, taşıyıcı veya adamlarından alınabilecek tazminatların toplam tutarı söz konusu sınırlamaları aşmayacaktır.

3. Yolcu ve bagaj taşımada, taşıyıcının veya adamlarının zarar verme kastıyla veya zararın doğması ihtimali olduğunu bilerek pervasızca yaptıkları bir hareket veya ihmali sonucunda zararın doğduğu ispat edilirse, bu maddenin 1. ve 2. paragraflarındaki hükümler uygulanmayacaktır.

MADDE 26

1. Bagajın veya eşyanın, teslim almaya yetkili kişi tarafından itirazda 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 kişi, hasarın öğrenilmesinden sonra derhal ve teslim alınışlarından itibaren bagaj için en geç yedi gün ve yük için en geç on dört gün içinde taşıyıcıya ihbarda bulunmak zorundadır. Gecikme halinde, bagajın veya yükün kendisine teslim hazır bulundurduğu tarihten itibaren en geç yirmi bir gün içinde ihbarda bulunulması zorunludur.
3. Her ihbarın, yukarıda belirtilen süreler içinde, ayrı bir yazılı bildirim olarak gönderilmesi veya taşıma belgesi üzerine yazılmak suretiyle yapılması gerekir.
4. Yukarıda belirtilen süreler içinde ihbarda bulunulmaması halinde, hileli davranması hali dışında, taşıyıcı aleyhine dava açılmaz.

MADDE 27

Borçlunun ölümü halinde, tazminat davası, bu sözleşmede öngörülen sınırlamalar içinde, onun hukuki haleflerine karşı açılır.

MADDE 28

1. Tazminat davasının, Yüksek Sözleşen Taraflardan birinin ülkesinde, davacının seçimine göre, taşıyıcının ikametgahının veya genel iş merkezinin, veya anlaşmanın yapılmış olduğu işyerinin bulunduğu yer mahkemesinde veya varış yeri mahkemesinde açılması zorunludur.
2. Usule ilişkin hususlar, davanın görüldüğü mahkemenin kanunlarına göre karara bağlanır.

MADDE 29

1. Tazminat davası hava aracının varış yerine geldiği veya gelmesi gerektiği günden veya taşımanın durduğu tarihten itibaren iki yıllık süre içinde açılmazsa, tazminat talep hakkı düşer.
2. Bu sürenin hesaplanma usulü, davanın görüldüğü mahkemenin kanunu ile kararlaştırılacaktır.

MADDE 30

1. Birinci maddenin üçüncü paragrafındaki tanıma giren taşımanın, birbiri ardınca değişik taşıyıcılar tarafından yapılması halinde, yolcu, bagaj ve eşyayı kabul eden her taşıyıcı bu sözleşme hükümlerine bağlı olacak ve taşımanın kendi denetiminde yapılan bölümü ile ilgili olduğu ölçüde, taşıma anlaşmasının taraflarından biri sayılacaktır.
2. Böyle bir taşıma halinde yolcu veya hak sahipleri, ilk taşıyıcının bütün seyahat için sorumluluğu açıkça yüklenmiş olması hali dışında, sadece kaza veya gecikmenin meydana geldiği taşımayı yapan taşıyıcıya karşı dava açabilecektir.
3. Bagaj veya eşya bakımından, yolcu veya gönderici ilk taşıyıcıya, yolcu veya teslim almaya yetkili alıcı da son taşıyıcıya karşı dava açma hakkına sahiptir ve ayrıca her biri, tahribatın, kaybın, hasarın veya gecikmenin meydana geldiği taşımayı yapan taşıyıcıya karşı dava açabilir. Bu taşıyıcılar, yolcu veya gönderici veya alıcıya karşı müşterek ve müteselsil olarak sorumlu olacaklardır.

MADDE 30 A

Bu Sözleşme hiçbir şekilde, Sözleşme hükümleri uyarınca sorumlu tutulan kişinin diğer herhangi bir kişiye karşı rücu hakkını haleldar etmeyecektir.

FASIL 4

Birleşik Taşımaya İlişkin Hükümler

MADDE 31

1. Kısmen havayolu, kısmen de başka herhangi bir suretle yapılan birleşik taşımalar halinde, hava taşımasının 1.madde kapsamına girmesi şartıyla, bu sözleşme hükümleri sadece havayolu taşımasına uygulanacaktır.
2. Bu sözleşmedeki hiçbir husus, birleşik taşımalar halinde tarafların havayolu ile taşıma belgesine diğer taşıma türlerine ilişkin şartlar koymalarına engel olmayacaktır; ancak, havayolu ile taşıma bakımından bu Sözleşmenin hükümleri uygulanacaktır.

FASIL 5

Genel ve Son Hükümler

MADDE 32

Gerek uygulanacak kanunu kararlaştırarak, gerekse yargı yetkisine ilişkin kuralları değiştirerek bu Sözleşmenin kurallarını ihlal etmek için, zararın doğmasından önce taraflarca taşıma anlaşmasına konan herhangi bir hüküm ve yapılan bütün özel anlaşmalar yoklukla maluldür. Bununla birlikte, eşya taşımaları için, bu Sözleşmeye bağlı olarak 28.maddenin birinci paragrafında öngörülen mahkemelerin yargı yetki sahalarından biri içinde tahkim yapılacaksa, bu Sözleşmenin sınırları dahilinde tahkim şartlarına müsaade edilecektir.

MADDE 33

5. maddenin 3. paragrafı hükümleri mahfuz kalmak kaydıyla , işbu Sözleşmenin hiç bir hükmü taşıyıcının bir taşıma anlaşması akdetmeyi reddetmesini veya Sözleşmenin hükümlerine ters düşmeyen kurallar koymasını engellemeyecektir.

MADDE 34

Taşıma belgelerine ilişkin 3'ten 8'e kadar (dahil) maddelerin hükümleri, bir havacılık işletmesinin normal faaliyet kapsamı dışındaki olağanüstü şartlarda yapılan taşımaya uygulanmayacaktır.

MADDE 35

Bu sözleşmede " günler " terimi iş günleri değil, takvim günleri anlamını taşır.

MADDE 40 A

1. Sözleşmenin 37.maddesinin 2. paragrafındaki ve 40. maddesinin 1. 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 ana ülkesi değil, aynı zamanda o Devletin, dış ilişkilerinde temsil ettiği bütün diğer ülkeler anlamını taşır.

EK PROTOKOL

2. MADDE İLE İLGİLİ

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

POINCARE FRANCS VE SINIRLAMALARIN HESAPLANMASI

Varşova sistemine dahil Sözleşme ve Protokollerde belirtilen sorumluluk sınırlamaları taşıyıcının sorumlu olduğu miktarın üst sınırını (tavanını) belirler. Belirtilen sınırlamalar taşıyıcı tarafından hiç bir kayda tabi olmadan otomatik olarak ödenmesi gerekli bir tazminat miktarı olmayıp, hak sahiplerinin, bu sınırlamalar dahilinde ve sınırlamaları

aşmamak koşulu ile ispat edebildikleri zararları nispetinde, tazmin edilmeleri amacına yöneliktir. Poincare Francs PF veya Franc Poincare, diğer ismiyle Fransız Altın Frank'ı 900/1 000 ayarında (21. 6 ayar), 65. 5 miligram altın ihtiva eden ve günümüzde tedavülde olmayan bir para birimidir.

1 Poincare Franc % 90 (21. 6) ayar = 0. 0655 gram altın ihtiva eder. 1 Poincare Franc'ın ihtiva ettiği altın 1 000/1 000 saflıkta olsaydı , $0. 0655 \times 0. 900 = 0. 05895$ gram altın ihtiva etmesi gerekirdi. Lahey Protokolünün 22/5 maddesinde yer alan Poincare Francs'ın karar tarihinde taşıdığı altın değerine göre Milli paralara çevrileceği hükmü gerek müelliflerce gerekse bazı Mahkemelerce farklı yorumlanabilmektedir.

Bir kısmı lafzi yorum ile aşağıda 4. maddede izah edildiği üzere, 1 PF'de 900/1 000 saflıkta 65. 5 miligram altın olduğuna göre, sorumluluk limitini bulmak için aynı ayar ve gramda altını, sorumluluk limiti ve altının fiyatı ile çarpabiliriz demektedirler. Ancak bunlar dahi kendi aralarında farklı sonuçlara ulaşabilmektedir, çünkü kimi altının serbest piyasa fiyatını, kimi Merkez Bankalarınca belirlenen altın değerlerini, kimisi ise Uluslararası borsada belirlenen değerlerin esas alınması gerektiğini öne sürmektedir.

Diğer kısmı ise, gai yorum ile aşağıda 1, 2, ve 3 .maddelerde izah edildiği üzere, PF artık tedavülde bir para birimi değildir. Altın da Milletlerarası Resmi Para Piyasalarında değişim aracı olmaktan, 31. 3. 1978 tarihinde Uluslararası Para Fonunca (IMF) çıkarılmıştır. O halde PF olarak belirlenen sorumluluk limitleri bu tarihte altının yerine ikame olan SDR veya bu tarihte 1 SDR'ye eşit olan Amerikan Dolarına 31. 3. 1978 tarihi itibariyle çevrilmeli ve sorumluluk limitleri SDR veya US \$ olarak sabit tutulmalıdır. Bu görüş Sivil Havacılık endüstrisinde önde gelen ABD , Federal Almanya, İngiltere, İsviçre, İskandinav Ülkeleri ile diğer bazı ülkelerce benimsenmiş ve yasal düzenlemeler ile bu ülkeler sorunlarını çözüme kavuşturmuşlardır. Muhtelif ülkelerin Mahkeme kararlarında da genellikle gai yorumun benimsendiği görülür. IATA tarafından da gai yorum benimsenmiştir.

Bu nedenlerle, Varşova Sözleşmesi ile onu tadil eden Protokollerin bir kısmında yer alan, Poincare Francs ile belirlenmiş sorumluluk sınırlamalarının günümüzde tedavüldeki milli paralara çevrilmesi bazı sonuçsal farklılıklara yol açmış ve Poincare Francs'ın tedavülde bir para birimi olmaması ve Uluslararası ilişkilerde altın esasının terk edilerek SDR esasına geçilmiş olması (ve bu nedenle altının cari uluslararası resmi bir fiyatının bulunmaması) nedenleri ile Poincare Frank'ın ihtiva ettiği altın üzerinden sınırlamaların hesaplanmasında Milletlerarası düzeyde tam bir yeknesaklık sağlanamamıştır.

Aşağıdaki tablolarda Milletlerarası Hukuk düzeyinde yaygın hesaplama tarzları yer almaktadır. Bu hesaplama yöntemlerinden ilk üçü birbirine yakın sonuçlar verir. 4. hesaplama yöntemi ise, bizi çok farklı bir sonuca götürür. Ancak, bu hesaplama yöntemi altının Uluslararası resmi fiyatına göre değil, (ki altının resmi fiyatı IMF'ce son olarak 31. 3. 1978 tarihinde belirlenmiştir) altının serbest piyasa fiyatına dayandığından, sorumluluk sınırlamaları, sınırlama olma vasfını ortadan kaldıracak kadar yüksek rakamlara ulaşmış ve bu nedenle de Milletlerarası alanda çok sınırlı uygulama alanı bulmuştur.

1. SORUMLULUK ÜST SINIRININ ULUSLARARASI PARA FONUNCA (IMF) ULUSLARARASI İLİŞKİLERDE ALTIN ESASININ TERK EDİLEREK YERİNE ÖZEL ÇEKME HAKLARININ (SDR) İKAME EDİLDİĞİ 31. 3. 1978 TARİHİNDEKİ PF-SOR KARŞILIKLARI ESAS ALINARAK HESAPLANMASI

1 Poincare Franc (PF) 90 % saf altın = 0. 0655 gram saf altın

1 PF = 0. 0655 gram x 90/1 00 = 0. 05895 gram saf altın (100 % saf altın)

IMF'nin 31. 3. 1978 tarihinde yaptığı tespit:

(1 SDR = 0. 888671 gram saf altın (=1. 0001165 US \$)

1 SDR = 0. 888671 / 0. 05895 = 15. 075 PF , sınırlama

sınırlama

Sınırlama PF olarak karar tarihindeki karar tarihindeki

TL/MP8 = ----- X SDR -US \$ kuru X TL/MP8-US \$ kuru 15. 075

SDR'nin Türk Lirası karşılığının Resmi Gazetede yayınlanmaya başlaması ile Varşova Sözleşmesindeki ve Lahey Protokolündeki 125.000 PF, 250.000 PF, 5.000 PF ve 250 PF tutarındaki sorumluluk sınırlamalarının bundan böyle, Yargı Mercilerine, Altın-SDR-US \$-TL değerlerinin Merkez Bankasından sorulmasına ihtiyaç duyulmaksızın, sadece karar tarihindeki Resmi Gazeteden faydalanmak sureti ile doğrudan hesaplanması olanağını sağlamıştır.

Bu hesaplama yöntemi aşağıdaki gibidir ;

sınırlama
sınırlama PF olarak Resmi Gazetede yayınlanan
TL olarak = ----- X Karar tarihindeki SDR- TL kuru 15. 075 V

sınırlama
PF olarak = SDR olarak 31. 3. 1978 tarihinde belirlenen
15. 075 sınırlamaya eşittir ve bu sınırlamalar =

125 000 PF için 8 291. 87 SDR
250 000 PF için 16 583. 74 SDR
5 000 PF için 331. 67 SDR
250 PF için 16. 58 SDR olup, bu değerler sabittir.

Bu sabit değerler 8. 300, 16. 600, 332, ve 17 SDR olarak yuvarlatılarak Resmi Gazete de yayınlanan SDR/MPB kuru ile çarpılırsa hesaplama tarzı daha da kolaylaştırılabilir.

PF : POINCARE FRANCS
SDR :Special Drawing Rights Özel Çekme Hakları
MPB: MAHALLİ PARA BİRİMİ
US \$:Amerikan Doları
- arasındaki
/ veya

2. SORUMLULUK ÜST SINIRININ ALTININ KARAR TARİHİNDEN ÖNCEKİ SON RESMİ FİYATINA GÖRE HESAPLANMASI.

1 Poincare Franc (PF) 90% saf altın = 0. 0655 gram saf altın (21 , 6 ayar altın)
1 PF= 0. 0655 gram X 90/1 00 = 0. 05895 gram saf altın (1 00 % saf altın)

sınırlama sınırlama karar tarihindeki
TL/MPB = 1. 1254019 X 0. 05895 X PF olarak X TUMPB-US \$ kuru
US \$ (gram)

Altının resmi fiyatı en son olarak Uluslararası Para Fonunca 31. 3. 1978 tarihinde 1 ons (31. 1 0 gram) altın = 35 US \$ olarak belirlenmiştir. Yani 1 gram % 1 00 saf altın = 35 US \$ -;- 31. 10 gram = 1. 1254019 US \$ dir.

3. SORUMLULUK ÜST SINIRININ AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİ SİVİL HAVACILIK KURULUNUN (CAB) 3 OCAK 1974 TARİHLİ VE 74-1-16 NO'LU TÜZÜĞÜ İLE YAPILAN TESPİTLERE GÖRE BELİRLENMESİ

3 Ocak 1974 tarihinde:
1 ons (31. 1 0 gram) 24 ayar altın = 42. 22 US \$

SPECIAL DRAWING RIGHTS (SDR) ÖZEL ÇEKME HAKLARI (ÖÇH)

SDR diğer bir ifade ile (ÖÇH) Özel Çekme Hakları ilk olarak IMF Guvernörler Kurulunun 1967 yılındaki toplantısında kabul edilmiştir. Önceleri belli oranlarda 16 ülke para biriminin esas alınması ile tespit edilen SDR değeri daha sonraları 5 ülke para birimlerinin esas alınması sureti ile hesaplanmaya başlanmıştır. Bu 5 ülkenin para birimleri, Japon Yeni, Amerikan Doları, Alman Markı, İngiliz Poundu ve Fransız Frankı'dır.

SDR, IMF tarafından önceleri altın karşılığı olarak hesaplanmıştır. Bu hesaplama göre 1 SDR = 0. 888675 gram 24 ayar saf altın'a eşittir.

Bu hesaplama yapıldığı tarihte saf altının resmi satış fiyatının;
1 ons (31. 1 0 gram) = 35 Amerikan Doları olduğu göz önünde tutulursa, bu tarihte 1 SDR = 0. 888675 gram saf altın = 1 Amerikan Dolarıdır.

Bu hesaplama şöyle yapılabilir:

35 USD x 0. 888675 gram saf altın = 1. 8881165 Amerikan Doları
31. 10 gram

Altın fiyatlarının sürekli dalgalanmasının yarattığı olumsuz etkileri nedeni ile, IMF tarafından daha dengeli bir uluslararası değişim aracı olarak ortaya atılan SDR kavramı IMF üyesi Devletler tarafından desteklenmiş ve birçok uluslararası anlaşmalarda SDR esası yer almıştır. SDR'nin amacına ulaşmasının bir sonucu olarak IMF'ce altın esası terk edilerek, yerine SDR esası ikame edilmiş ve IMF'ce Altının resmi fiyatının tespit ve ilanına son verilmiştir.

Aşağıdaki liste, Varşova Sisteminde yer alan Sözleşme ve Protokollerde gösterilen (Special Drawing Rights (SDR)] Özel Çekme Hakları (ÖÇH) ve (Franc Poincare (FP) veya Poincare Francs (PF)] Fransız Altın Frankı değerlerinin bazı Milli Paralar karşılığındaki değerlerini göstermektedir.

Bu liste 3 Haziran 1980 tarihinde yayınlanan IMF Survey' de yer alan 23 Mayıs 1980 tarihindeki döviz değişim değerleri esas olarak hazırlanmıştır.

Ancak sınırlamaların tespitinde daha doğru hesaplama yapabilmek için karar tarihinde- ki SDR karşılığı Milli Para değerlerinin göz önünde tutulması gerekir.

SDR'nin Türk Lirası karşılığı günlük kuru Resmi Gazetede yayınlanmaktadır. Gerektiğinde Merkez Bankası veya IMF den de bu konuda bilgi alınabilir.