

Hakemli

**ULUSLARARASI HAVA YOLU TAŞIMASINA İLİŞKİN
BELİRLİ KURALLARIN BİRLEŞTİRİLMESİNE DAİR
ANTLAŞMA (MONTREAL KONVANSİYONU) –
RESMİ ÇEVİRİ ÜZERİNE DÜŞÜNCELER VE ALTERNATİF
BİR ÇEVİRİ**

*Convention for the Unification of Certain Rules for International
Carriage by Air (Montreal Convention) – Thoughts on Official
Translation and an Alternative Translation*

Selim CİĞER*

ÖZET

Uluslararası Hava Yolu Taşımaya İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Antlaşma ya da kısa adıyla Montreal Konvansiyonu, dünya genelinde yüz otuzun üstünde ülkenin taraf olduğu, sivil havacılığa ilişkin en önemli hukuki düzenlemelerden biridir. Hava yolu ile gerçekleştirilen uluslararası nitelikte taşıma sözleşmelerinden doğan uyumsuzluklar açısından temel kaynak kabul edilebilecek Konvansiyon, ülkemiz tarafından da kabul edilerek, 2011 yılında yürürlüğe girmiştir. Her ne kadar, Montreal Konvansiyonu ülkemiz tarafından onaylanmasının ardından Resmî Gazete’de yayımlanan bir çeviri ile Türkçeye tercüme edilmişse de, bu resmi çeviri metninde birtakım hatalar, eksiklikler ve bazı anlatım bozuklukları bulunmaktadır. Her ne kadar resmi çeviri metninin, Montreal Konvansiyonu’nun aslı karşısında hukuki bağlayıcılığı bulunmasa da, uygulamada çoğu zaman bu çevirinin ilk başvuru kaynağı olacağı söylenebilir. İşte, bu çalışma ile Konvansiyonun aslına uygun şekilde tercüme edilmiş alternatif bir Türkçe metin sunmak amaçlanmaktadır. İki kısımdan

Makalenin Geliş Tarihi: 28.05.2019, **Makalenin Kabul Tarihi:** 18.11.2019

* Dr. Öğretim Üyesi, Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı, selimciger@sdu.edu.tr, ORCID: 0000-0002-7546-7612

oluşan çalışmanın ilk bölümünde resmi çevirideki hata ve eksiklikler kısaca değerlendirilerek çalışmanın gerekçeleri üzerinde durulacaktır. İkinci bölüm ise Konvansiyonun İngilizce aslı esas alınarak dilimize tercüme edilen çevirisinden müteşekkildir.

Anahtar Kelimeler: Montreal Konvansiyonu, Hava yolu ile taşıma sözleşmeleri, Taşıma Hukuku, Havacılık

ABSTRACT

Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, or the Montreal Convention in short, is amongst the most important international instruments regulating the civil aviation. With more than one hundred and thirty state parties, the Convention can be regarded as the essential legal source governing the contracts for the international carriage by air and subsequent Turkey's ratification to the Convention, it has been in force in Turkey since 2011. Although the convention text has been translated in Turkish language and duly published in the official gazette following to Turkey's ratification, the translated text contains certain errors and ambiguities. Whilst, this translation is not legally binding over the original text, it is difficult to deny that it will frequently be referred by the practitioners. This study intends to provide an alternative text in Turkish language. To this end, the first part of the study highlights the shortcomings of the official translation and the second part aims to provide an alternate rendition of the text based on the Convention's original text in English language.

Keywords: Montreal Convention, Contracts for the carriage by air, Transport Law, Aviation

Hava yolu ile uluslararası yük, yolcu ve bagaj taşıma faaliyetlerine ilişkin en önemli hukuki kaynaklardan birini teşkil eden Montreal Konvansiyonu, 28 Mayıs 1999 tarihinde imzaya açılmış ve 53. Maddenin altıncı fıkrası uyarınca otuz devletin konvansiyona taraf olmalarını takiben 4 Kasım 2003 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Yürürlüğe girişini izleyen on beş yıl içinde yüz otuz altı devletin taraf olduğu Konvansiyon, hava yolu ile gerçekleştirilen uluslararası taşıma faaliyetlerine ilişkin kuralları çağa uygun hale getirmeyi hedeflemekte ve nihai olarak Varşova'da 12 Ekim 1929'da imzalanan ve hâlihazırda yüz elli iki devletin taraf olduğu Uluslararası Hava Yolu Taşımasına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Konvansiyon'un (Varşova Konvansiyonu)¹ yerini alarak bu alanda tam bir uyumlaştırmanın tesisini amaçlamaktadır.

¹ Türkiye söz konusu Konvansiyon'a 1 Mart 1977 tarihli ve 2073 no'lu kanun ile taraf olmuştur, bkz. Resmi Gazete, 13 Mart 1977, Sayı 15877, sf. 2-3.

Son yıllarda ulusal çıkarlar açısından sivil havacılığın giderek artan bir önemi haiz olduğu ülkemizde, Montreal Konvansiyonu'nun uygulama açısından da kayda değer bir yer teşkil ettiği aşikârdır. Zira, 2009 yılında Montreal Konvansiyonu'nun onaylanması Türkiye Büyük Millet Meclisi tarafından 5866 sayılı Kanun ile uygun bulunmuş², Konvansiyon Bakanlar Kurulunun 13.09.2010 tarih ve 2010/895 sayılı kararı ile onaylanarak³, onay belgesinin, 53. Madde uyarınca, tevdi makamı olan Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü'ne tevdi edilmesini izleyen altmış günün sonunda 26 Mart 2011 tarihinde Türk hukuku açısından da yürürlüğe girmiştir.⁴ Dolayısıyla, bu tarihten itibaren Anayasa'nın 90. Maddesi uyarınca taşıma hukuku mevzuatımızın önemli bir parçası haline gelen Montreal Konvansiyonu'nun hava yolu ile uluslararası nitelikte yük, yolcu ve bagaj taşınmasına ilişkin sözleşmelerden doğan uyumsuzluklara uygulanacak temel hukuk kaynağı niteliğini haiz olduğunu söylemek mümkündür.

Ancak, Montreal Konvansiyonu'nun, onaylanmasına ilişkin Bakanlar Kurulu kararına ek olarak, Resmi Gazete'de yayınlanan Türkçe çevirisinde⁵ önemli hata ve eksiklikler bulunmaktadır. Gerçekten de Montreal Konvansiyonu'nun resmi çevirisine ilişkin olarak iki temel sorun göze çarpmaktadır: Bunlardan ilki Konvansiyon'un çevirisinde kullanılan özensiz dil ve terminoloji ile somutlaşan ifade hataları olarak karşımıza çıkmaktadır. Zira resmi çeviride Konvansiyon'un birçok maddesi, yaratılan anlatım bozuklukları ve yapay ifadelerin yanı sıra⁶, taşıma hukukunun temel kavramları ve bu alanda yaygın şekilde kullanılan terimler dikkate alınmaksızın, çoğu zaman kelimelerin sadece sözlük anlamlarına bağlı kalınarak çevrilmiştir. Bu bağlamda, çeviride yük veya eşya yerine kargo (madde 4, 6, 18...); zıya yerine kayıp (madde 17, 18, 22...); gönderilen yerine alıcı (madde 14, 15); temsilci yerine acente (madde 21, 22, 30...); mütevali taşıma yerine müteselsil taşıma (madde 36) gibi kelimelerin yerleşik hukuk terimlerinin yerine kullanılmasının yanı sıra iç su yolu yerine "kara içinde su yolu" (madde 18.4) gibi herhangi bir anlam ifade etmeyen kelimelerin temel taşıma hukuku kavramları yerine kullanımı örnek olarak gösterilebilir.

² Resmi Gazete, 14 Nisan 2009, Sayı 27200.

³ Resmi Gazete, 1 Ekim 2010, Sayı 27716.

⁴ Bkz. International Civil Aviation Organization (ICAO) (*Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü*), "Current lists of parties to multilateral air law treaties" (ICAO, 2019), sf. 3 <https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_EN.pdf> (Erişim: 22.02.2019)

⁵ Bkz. Dn. 3.

⁶ Mesela resmi çeviride 9. maddenin "Dokümanter Gerekliliklere Riayetsizlik" şeklinde çevrilen başlığı bu hususta çarpıcı bir örnek teşkil etmektedir.

Resmî çeviride karşılaşılan ikinci sorun ise bazı maddelerin çevirisinde bulunan eksiklikler ve yapılan hatalardan kaynaklanmaktadır. Bir bakıma bu husus, ilkinde göre daha önemli bir sorun teşkil etmektedir, zira söz konusu hata ve eksiklikler çoğu zaman ilgili maddenin çevirisini aslından farklı hale getirmekte, hatta bazen maddenin ifade etmek istediğine karşıt anlamda bir sonuç ortaya çıkmaktadır. Örneğin belirli hallerde taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını düzenleyen 21. Maddenin ikinci fıkrasına göre taşıyıcı söz konusu zararın ortaya çıkışında kendisi veya adam ya da temsilcilerinin kusursuz olduğunu ispatlarsa sorumluluktan kurtulacaktır. Halbuki, resmî çeviride aynı madde taşıyıcının “bu tür bir hasar(*m*) taşıyıcının ya da onun çalışanları ya da acentelerinin kusuru ya da diğer yanlış bir fiili ya da ihmali sonucu meydana gelmiş olması” hususunu ispatlaması durumunda sorumlu olmayacağı şeklinde kaleme alınmıştır.⁷ Bu haliyle resmî çevirinin maddenin tesis etmeyi amaçladığı hukuki sonucun tamamen aksi yönünde bir neticeye işaret ettiği açıktır. Benzer şekilde taşıyıcının gecikmeden doğan sorumluluğunu düzenleyen 19. Maddede gecikmeden doğan zararın gerçekleşmesini engellemek için makul ölçüde alınması gereken bütün önlemlerin alındığını veya olayda bu türden önlemlerin alınmasına imkân bulunmadığını ispatlarsa taşıyıcının sorumluluktan kurtulacağı hükme bağlanmıştır. Söz konusu düzenleme taşıyıcının, genel olarak, sorumluluktan kurtulmasını düzenleyen fakat kurtuluş beyyinesinden yararlanabilmek için “zararın gerçekleşmesini engellemek için gereken bütün önlemlerin alınması” koşulunu arayan Lahey Protokolü⁸ ile değişik Varşova Konvansiyonu’nun 21. Maddesinden hareketle kaleme alınmıştır. Ancak madde taslağı kaleme alınırken, dar yorumlanması halinde söz konusu koşulun taşıyıcı tarafından yerine getirilmesinin neredeyse imkânsız olduğundan cihetle “gereken bütün önlemlerin” “makul ölçüde alınması gereken önlemler” olarak anlaşılması yönündeki görüşler⁹ ve mahkeme kararları¹⁰ dikkate alınarak yorum birliği

⁷ Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme Türkçe Çevirisi, madde 21.2(a), Resmî Gazete, 1 Ekim 2010, Sayı 27716. (italik kısım eklenmiştir)

⁸ Uluslararası Hava Yolu Taşımaya İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Konvansiyon’u Tadil Eden Protokol, 28 Eylül 1955, bkz. Resmî Gazete, 13 Mart 1977, Sayı 15877, sf. 2-3.

⁹ İlgili tartışmalar için bkz. **Kırman**, Ahmet: Havayolu ile Yapılan Uluslararası Yolcu Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu Ankara, 1990, 114 vd; **Deniz**, İnci: “Varşova Konvansiyonu’nda Taşıyıcının Sorumluluğu” 50 İÜHF 423, 431 vd; **Clarke**, Malcolm A: Contracts of Carriage by Air, İkinci Baskı, Londra, 2010, 125 vd; **Sözer**, Bülent: “Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi” İstanbul, 2007, 176 vd.

¹⁰ Bkz. *Manufacturers Hanover Trust Company v. Alitalia Airlines*, 429 F. Supp. 964, 967 (S.D.N.Y. 1977); *Swiss Bank v. Brink's-Mat* [1986] 2 Lloyd’s Rep. 79, 96-97.

sağlamak amacıyla madde metninde bu yönde değişiklik yapılmıştır.¹¹ Montreal Konvansiyonu'nun resmi çevirisi ise, hatalı şekilde, 19. madde metnine eklenen "makul ölçüde" ifadesini yok sayarak "gerekli kılınabilecek bütün önlemler"den bahsetmekte ve taşıyıcının kurtuluş beyinesinden yararlanmak imkânını maddenin amaçladığından çok daha katı bir şekilde düzenlemektedir. Benzer örneklerin sayısı çoğaltılabilir fakat sonuç olarak resmi çevirideki hataların Konvansiyon metninin doğru şekilde anlaşılmasını zorlaştırdığını ve pek çok maddenin uygulamasına ilişkin soru işaretleri yarattığını söylemek mümkündür.

Esasen, ülkemizin taraf olduğu uluslararası antlaşmaların resmi çevirilerinin, muhtemelen zaman ve kaynak yetersizliği gibi sebeplerle, zaman zaman özensiz bir dille yapıldığı, söz konusu metinlerde çeşitli yanlışlıklar ve eksiklikler bulunduğu daha önce de görülmüştür.¹² Her ne kadar resmi çevirilerin –ya da herhangi bir başka çevirinin– bir uluslararası antlaşmanın asıl metninin karşısında bağlayıcılığı olmaması sebebiyle, söz konusu hukuk kaynaklarının uygulamasında zaten esas alınamayacakları doğru olsa da, antlaşmanın orijinal dillerinden farklı bir resmi dile sahip olan taraf ülkelerde bulunan uygulayıcılar açısından antlaşma metninin resmi çevirisinin çoğu zaman ilk başvuru kaynağı olacağını söylemek mümkündür. Bu bağlamda, Montreal Konvansiyonu'nun resmi çevirisindeki hatalar tespit edilerek, Konvansiyon'un kolay anlaşılabilir ve aslına uygun şekilde tekrar dilimize çevrilmesinde, tarafımızca, yarar görülmektedir. Tabii, ifade etmek gerekir ki, elinizdeki çeviri benzer amaçlarla gerçekleştirilen ilk çalışma değildir. Montreal Konvansiyonu'nun resmi çeviri ile kıyaslanamayacak derecede başarılı bir çevirisi 2012 yılında Akyüz tarafından hazırlanmış ve kendisi tarafından yazılan yüksek lisans tezinin ek kısmında yer almıştır.¹³

¹¹ **Dempsey**, Paul Stephen/ **Johansson**, Svante O. :“Montreal v. Brussels: The Conflict of Laws on the Issue of Delay in International Air Carriage” (2010) 35 Air and Space Law 207, 212; **Cheng**, Bin: “1999 Montreal Convention on International Carriage by Air Concluded on the Seventieth Anniversary of the 1929 Warsaw Convention (Part II)” (2000) 49 German Journal of Space Law 484, 488; United Nations Conference On Trade And Development (UNCTAD), “Carriage Of Goods By Air: A Guide To The International Legal Framework”, 2006, 33, <https://unctad.org/en/Docs/sdtetlb20061_en.pdf> (Erişim: 22.02.2019); **Lee**, Jae Woon/ **Wheeler**, Joseph Charles: “Air Carrier Liability for Delay: A Plea to Return to International Uniformity”, (2012) 77 Journal of Air Law and Commerce 43, 77 vd.

¹² Gerçekten de benzer problemler Karayoluyla Uluslararası Yük Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Konvansiyon (CMR) çevirisi hakkında da tespit edilmiştir. İlgili sorunlar ve CMR'nin son derece başarılı bir çevirisi için bkz. **Kendigelen Abuzer/ Aydın**, Alihan: “Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesine İlişkin Antlaşma (CMR) – Resmi Çeviriye İlişkin Sorunlar ve Bir Serbest Çeviri Denemesi–” Prof. Dr. Ömer Teoman'a 55. Yaş Günü Armağanı, C. I, İstanbul 2002, s. 495-525.

¹³ **Akyüz**, Simge: Uluslararası Kara ve Hava Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Zararlardan Sorumluluğu, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 2012.

Fakat hem bazı düşünce ve üslup farklılıkları sebebiyle, hem de Montreal Konvansiyonu metninde gerçekleşen birtakım değişiklikleri¹⁴ metne yansıtmak ihtiyacı ile Konvansiyon'un bir kez daha Türkçe'ye çevrilmesinin yerinde olacağına kanaat getirilmiştir.

Bu çalışma, yukarıda belirtilen gerekçelerle ve bu alanda faaliyet gösteren uygulayıcı, akademisyen ve öğrencilere bir alternatif sunmak arzusuyla, Montreal Konvansiyonu'nu İngilizce dilinde kaleme alınmış asıl metni esas alınarak Türkçe'ye tercüme etmeyi amaçlamaktadır. Bu nedenle, çeviride Konvansiyon metnine olabildiğince sadık kalmaya yönelik çaba gösterilmiş ve anlatım açısından zorlama ya da yapay ifadeler ortaya çıkmadığı sürece anlam çevirisi yapmak yoluna başvurulmamıştır.¹⁵ Yine benzer bir gerekçeyle, madde lafzında açıklık bulunmayan hallerde metnin aslına en uygun düşecek çeviri tercih edilerek söz konusu maddelere herhangi bir ekleme yapmaktan veya benzeri müdahalelerden kaçınılmıştır.¹⁶ Dolayısıyla, bu çalışmanın Montreal Konvansiyonu'nun hükümlerine ilişkin tartışmalı hususlara dair bir yorum getirmek amacı taşımadığını açıkça vurgulamak gerekir. Bu vesileyle, madde metnine ilişkin herhangi bir uyumsuzlukta resmi çeviri ya da bu çalışma ve benzeri çevirilerin değil sadece Konvansiyonu'nun asıl metninin bağlayıcı nitelikte olduğunu ve dolayısıyla, Montreal Konvansiyonu'nun son hükümleri uyarınca, Konvansiyon'un İngilizce, Arapça, Çince, Fransızca, Rusça ve İspanyolca dillerindeki metinlerin esas alınması gerekeceğini tekrar hatırlatmak isteriz.

¹⁴ Bkz. Dn. 17, 18, 19, 20.

¹⁵ Bu hususta madde 31'in çevirisini örnek olarak göstermek mümkündür. Zira madde metninde "complaint" şeklinde ifade edilen kavram taşıma hukuku terminolojisi açısından zararın ihbarı veya bildiri anlamına gelmekteyse de, metni aslına uygun şekilde tercüme etmek amacıyla çeviride "şikayet" kelimesi kullanılmıştır.

¹⁶ Bu hususta madde 22.3 kapsamında sorumluluk sınırının belirlenmesinde brüt mü yoksa net ağırlığın mı esas alınacağı meselesi örnek olarak gösterilebilir. CMR madde 23'ün aksine Montreal Konvansiyonu metninde bu konuda herhangi bir açıklık bulunmamaktadır. Yine de doktrinde söz konusu sınırın brüt ağırlık üzerinden hesap edilmesi fikri geniş ölçüde kabul görmektedir, bkz. **Ülgen**, Hüseyin: Hava Taşıma Sözleşmesi, Ankara, 1987, sf. 195; **Özdemir**, Atalay: Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu, Ankara, 1990, sf. 99; **Turhan**, Gökhan: "Uluslararası Hava Yolu Taşımalarında Taşıyıcının Yüke İlişkin Sorumluluğu", İstanbul, 2016, sf. 139. Ayrıca, bkz. Y. 11. HD, 11.12.2018, E. 2017/2519, K. 2018/7831 (<http://www.kazanci.com>, Erişim: 22.02.2019)

Dibace

BU KONVANSİYON'A TARAF OLAN DEVLETLER

12 Ekim 1929'da Varşova'da imzalanan, ve bundan sonra Varşova Konvansiyonu olarak anılacak olan, Uluslararası Hava Yolu Taşımalarına İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Konvansiyon ve diğer ilgili hukuki enstrümanların özel uluslararası hava hukukunun uyumlaştırılmasına yaptığı muazzam katkıyı TAKDİR EDEREK,

Varşova Konvansiyonu ve ilgili hukuki enstrümanların çağa uygun hale getirilmesi ve birleştirilmesi ihtiyacını KABUL EDEREK

Uluslararası hava yolu taşımasında tüketici menfaatlerinin korunmasının temin edilmesinin önemini ve eski halin iadesi prensibi uyarınca ve hakkaniyetli bir şekilde zararın giderilmesi ihtiyacını TANIYARAK

Uluslararası hava taşıma faaliyetlerinin düzenli bir şekilde gelişimi ve 7 Aralık 1944'de Şikago'da imzalanan Uluslararası Sivil Havacılık Konvansiyonu'nun ilke ve amaçlarına uygun şekilde yolcu, bagaj ve yük dolaşımının engelsiz bir şekilde gerçekleşmesinin arzu edilirliliğini TASSİK EDEREK

Uluslararası hava yolu taşımasını düzenleyecek belirli kuralların bir Konvansiyon ile daha ileri bir seviyede uyumlaştırılması ve tedvini için Devletlerin toplu olarak hareket etmesinin adil bir menfaat dengesine ulaşmak için en uygun yol olduğuna KANİ OLARAK

AŞAĞIDAKİ ŞEKİLDE ANLAŞMIŞLARDIR:

Birinci Kısım – Genel Hükümler

Madde 1- Uygulamanın kapsamı

1. Bu Konvansiyon ücret karşılığında, hava aracı ile gerçekleştirilen tüm uluslararası yolcu, bagaj ve yük taşımalarına uygulanır. Ayrıca, Konvansiyon, bir hava yolu işletmesi tarafından ifa edilen hatır taşımalarına da uygulanır.
2. Bu Konvansiyon uyarınca, “uluslararası taşıma”, taraflar arasındaki anlaşmaya uygun olarak, kalkış ve varış yerlerinin, taşıma veya aktarmada bir duraklama olsa da olmasa da, iki Taraf Devlet topraklarında bulunduğu veya kalkış ve varış yerleri tek bir Taraf Devlet toprakları içinde bulunmakla beraber başka bir Devlet

topraklarında, bu Devlet bir Taraf Devlet olmasa bile, bir durak yeri kararlaştırılmış taşımaları ifade eder. Başka bir Devlet topraklarında bir durak yeri kararlaştırılmadan, tek bir Taraf Devlet toprakları içerisinde bulunan iki nokta arasındaki taşıma, bu Konvansiyon uyarınca uluslararası taşıma teşkil etmez.

3. Bir veya bir dizi sözleşme ile kararlaştırılmış olsa bile, birden çok mütevali taşıyıcı tarafından gerçekleştirilecek taşımalar, taraflarca tek bir taşıma faaliyeti olarak kabul edildiyse, bu Konvansiyon uyarınca, bütün ve tek bir taşıma olarak addedilecek ve sadece bir veya bir dizi sözleşmenin tek bir Taraf Devlet toprakları içerisinde ifa edilmesi sebebiyle uluslararası niteliğini kaybetmeyecektir.
4. Bu Konvansiyon aynı zamanda, söz konusu bölümde belirtilen şartlara tabi olmak kaydıyla, V. Bölüm'de düzenlenen taşıma faaliyetlerine de uygulanır.

Madde 2 - Devlet tarafından ifa edilen taşımalar ve posta gönderilerinin taşınması

1. Bu Konvansiyon, 1. Maddede belirtilen şartları sağlamak koşuluyla, Devlet veya kanunla kurulmuş kamu kurum ve kuruluşları tarafından ifa edilen taşımalara da uygulanır.
2. Posta gönderilerinin taşınmasında, taşıyıcı yalnızca ilgili posta idaresine karşı, taraflar arasındaki ilişkinin tabi olduğu mevzuat uyarınca, sorumlu olacaktır.
3. Bu maddenin ikinci fıkrasında belirtildiğinin haricinde, bu Konvansiyon hükümleri posta gönderilerinin taşınmasına uygulanmaz.

İkinci Kısım – Belgeler ve Yolcu, Bagaj ve Yük Taşınmasına dair Tarafların Yükümlülükleri

Madde 3 - Yolcu ve bagaj

1. Yolcu taşınmasına dair,
 - (a) Kalkış ve varış yerlerine ilişkin bilgi
 - (b) Eğer kalkış ve varış yerleri tek bir Taraf Devlet toprakları içerisindeyse ve başka bir Devlet toprakları içerisinde bulunan bir veya birden fazla kararlaştırılmış durak yeri var ise, bu durak yerlerinden en az bir tanesine ilişkin bilgi

içeren ferdi veya toplu bir taşıma belgesi verilmelidir.

2. Birinci fıkrada belirtilen bilgileri muhafaza etmek kaydıyla, her hangi başka bir yöntem de, aynı fıkrada bahsi geçen taşıma belgesi yerine kullanılabilir. Eğer böyle bir yöntem kullanıldıysa, taşıyıcı yolcuya bahsi geçen bilgilerin yazılı dökümünü de vermeyi teklif etmelidir.
3. Taşıyıcı, kayıtlı bagajın her parçası için yolcuya bir bagaj tanıtm etiketi vermelidir.
4. Bu Konvansiyon'un, uygulandığı hallerde, taşıyıcının ölüm veya yaralanma ile bagajın mahvolması, zıyı veya hasarından ve gecikmeden dolayı sorumluluğunu düzenlediği ve sınırlandırabileceği hususunda yolcuya yazılı bildirimde bulunulmalıdır.
5. Yukarıdaki fıkra hükümlerine uyulmaması taşıma sözleşmesinin varlığını veya geçerliliğini etkilemeyecek ve sözleşme yine de, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümler de dâhil olmak üzere, bu Konvansiyon hükümlerine tabi olacaktır.

Madde 4 - Yük

1. Yük taşımasına dair bir hava yolu taşıma senedi verilecektir.
2. Yapılacak taşımanın kaydını muhafaza eden her hangi başka bir yöntem de hava yolu taşıma senedi verilmesinin yerine geçebilir. Eğer böyle bir yöntem kullanıldıysa taşıyıcı, eğer gönderen talep ederse, gönderene taşınacak yükün tanımlanmasına ve taşıma kaydını muhafaza eden böyle bir yöntemdeki bilgilere erişmeye cevaz veren bir yük makbuzu verecektir.

Madde 5 – Hava yolu taşıma senedi veya yük makbuzunun içeriği

Hava yolu taşıma senedi veya yük makbuzunun içeriğinde

- (a) Kalkış ve varış yerlerine ilişkin bilgi
- (b) Eğer kalkış ve varış yerleri tek bir Taraf Devlet toprakları içerisindeyse ve başka bir Devlet toprakları içerisinde bulunan bir veya birden fazla kararlaştırılmış durak yeri varsa, bu durak yerlerinden en az bir tanesine ilişkin bilgi
- (c) Yükün ağırlığına ilişkin bilgi

bulunmalıdır.

Madde 6 - Yükün mahiyetine ilişkin belgeler

Gönderen, gerekmesi halinde, gümrük, polis veya benzeri devlet makamlarının şart koştuğu gerekliliklere uyulması için yükün mahiyetini belirten bir belge verecektir. Bu hüküm, taşıyıcı için herhangi bir görev, yükümlülük veya bunlardan doğabilecek bir sorumluluk teşkil etmez.

Madde 7 - Hava yolu taşıma senedinin tanımı

1. Hava yolu taşıma senedi gönderen tarafından her biri asıl olan üç parça olarak düzenlenecektir.
2. İlk parça “taşıyıcı için” olarak işaretlenerek, gönderen tarafından imzalanacaktır. İkinci parça “gönderilen için” olarak işaretlenecek ve gönderen ile taşıyıcı tarafından imzalanacaktır. Üçüncü parça taşıyıcı tarafından imzalanacak ve yük kabul edildikten sonra gönderene verilecektir.
3. Taşıyıcının ve gönderenin imzası baskı veya mühür kullanmak yoluyla da atılabilir.
4. Eğer hava yolu taşıma senedini, gönderenin isteğiyle, taşıyıcı düzenlerse taşıyıcının, aksi kanıtlanmadıkça, göndereni temsilen hareket ettiği varsayılır.

Madde 8 - Birden çok paketin belgelendirilmesi

Birden çok paketin olduğu hallerde,

- (a) Yükün taşıyıcısı, gönderenden ayrı havayolu taşıma senetleri düzenlemesini isteme hakkına sahiptir;
- (b) Gönderen, 4. Maddenin ikinci fıkrasında bahsedilen başka tür bir yöntem kullanılıyorsa, taşıyıcıdan ayrı yük makbuzu teslimini isteme hakkına sahiptir.

Madde 9 - Belgelere ilişkin koşullara uyulmaması

Madde 4 ila 8 hükümlerine uyulmaması, taşıma sözleşmesinin varlığını veya geçerliliğini etkilemeyecek ve sözleşme yine de, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümler de dâhil olmak üzere, bu Konvansiyon hükümlerine tabi olacaktır.

Madde 10 - Belge tafsilatından doğan sorumluluk

1. Gönderen, kendisi veya kendisi adına hava yolu taşıma senedine eklenen, kendisi tarafından veya kendisini temsilen taşıyıcı tarafından

sağlanarak yük makbuzuna veya 4. Maddenin ikinci fıkrasında bahsedilen başka tür bir yöntem ile muhafaza altına alınan kayıtlara eklenen ayrıntıların ve yüke ilişkin ifadelerin doğruluğundan sorumludur. Bu hüküm, göndereni temsilen hareket eden kişinin aynı zamanda taşıyıcının temsilcisi olduğu hallerde de uygulanacaktır.

2. Gönderen, taşıyıcıya karşı, kendisi tarafından veya kendisini temsilen sağlanan söz konusu ayrıntı ve ifadelerde bulunan tutarsızlık, yanlışlık veya eksikliklerden kaynaklanan ve taşıyıcının veya taşıyıcının kendisine karşı sorumlu olduğu kişilerin maruz kaldığı zararları gidermekle yükümlüdür.
3. Taşıyıcı, gönderene karşı, birinci ve ikinci fıkra hükümleri uyarınca, kendisi veya kendisini temsilen yük makbuzuna veya 4. Maddenin ikinci fıkrasında bahsedilen başka tür bir yöntem ile muhafaza altına alınan kayıtlara eklenen ayrıntılar ve ifadelerde bulunan tutarsızlık, yanlışlık veya eksikliklerden kaynaklanan ve gönderenin veya gönderenin kendisine karşı sorumlu olduğu herhangi bir kişinin maruz kaldığı zararları gidermekle yükümlüdür.

Madde 11 - Belgelerin ispat gücü

1. Hava yolu taşıma senedi veya yük makbuzu, sözleşmenin yapıldığına, yükün kabulüne ve söz konusu belgede anılan taşımanın tabi olduğu hükümlere karine oluşturur.
2. Hava yolu taşıma senedi veya yük makbuzunda bulunan yükün ağırlığı, ebatları ve paketlemesi ile paketlerin sayısına dair ifadeler belirtilen hususların doğruluğuna karine teşkil eder; ancak bu kayıtlardan yükün adedi, hacmi ve durumuna ilişkin olanlar ise, gönderen huzurunda taşıyıcı tarafından kontrol edilerek hava yolu taşıma senedi veya yük makbuzunda bu durum belirtilmediği veya yükün görünürdeki durumuna ilişkin olmadığı sürece taşıyıcıya karşı delil teşkil etmez.

Madde 12 - Yük üzerinde tasarruf hakkı

1. Taşıma sözleşmesinden doğan bütün yükümlülüklerini yerine getirmek kaydıyla, gönderen yükü kalkış veya varış havaalanında geri çekmek veya yolculuk esnasında herhangi bir inişte durdurmak ya da yükün varış yerinde veya yolculuk esnasında, önceden tayin edilen gönderilen dışında bir kişiye teslimini istemek veya kalkış havaalanına geri gönderilmesini talep etmek suretiyle yük üzerinde tasarruf hakkına sahiptir. Gönderen, bu tasarruf hakkını taşıyıcı veya

diğer gönderenlere zarar verecek şekilde kullanamaz ve bu hakkın kullanımdan doğan bütün masrafları tazmin etmekle yükümlüdür.

2. Eğer gönderenin talimatlarını yerine getirmek mümkün değilse, taşıyıcı bir an önce bu durumu gönderene bildirmelidir.
3. Eğer taşıyıcı gönderenin yük üzerindeki tasarrufundan doğan talimatlarını, gönderene verilmiş olan hava yolu taşıma senedi veya yük makbuzu ibraz edilmeden yerine getirirse taşıyıcı, gönderenden tazminat isteme hakkı saklı kalmak şartıyla, o hava yolu taşıma senedi veya yük makbuzunun meşru zilyedine karşı doğabilecek tüm zararlardan sorumludur.
4. Gönderene verilmiş bu hak, 13. Madde uyarınca gönderilenin hakları başladığı anda sona erer. Fakat eğer gönderilen yükü kabul etmeyi reddederse veya kendisine ulaşamaz ise, gönderenin yük üzerindeki tasarruf hakkı devam edecektir.

Madde 13 - Yükün teslimi

1. 12. Madde uyarınca gönderenin yük üzerinde tasarruf hakkını kullandığı haller haricinde, gönderilen, ödenmesi gerekli masrafları ödemek ve taşıma sözleşmesi hükümlerine uymak suretiyle, yükün varma yerine ulaşması üzerine taşıyıcıdan yükün kendisine teslimini talep etmeye yetkilidir.
2. Aksi kararlaştırılmadıkça, taşıyıcı yük ulaşır ulaşmaz gönderilene ihbarda bulunmakla yükümlüdür.
3. Eğer taşıyıcı yükün zıyamını kabul ederse, veya yük ulaşması gereken tarihi izleyen yedi günün içinde ulaşmadıysa gönderilen, taşıyıcıya karşı taşıma sözleşmesinden doğan hakları kullanmaya yetkilidir.

Madde 14 - Gönderen ve gönderilenin haklarının uygulanması

Gönderen veya gönderilen, taşıma sözleşmesinde düzenlenen yükümlülüklerini yerine getirmek kaydıyla, her biri, sırasıyla madde 12 ve madde 13'te verilmiş tüm hakları, ister kendi yararına isterse de başkası yararına olsun, kendi adlarına kullanabilirler.

Madde 15 - Gönderen ve gönderilen arasındaki ilişkiler veya üçüncü kişiler arasındaki karşılıklı ilişkiler

1. 12, 13 ve 14. Maddeler ne gönderen ve gönderilenin birbiri ile olan ilişkilerini ne de gönderen veya gönderilenden kaynaklanan haklara sahip olan üçüncü kişilerin arasındaki karşılıklı ilişkileri etkiler.

2. 12, 13 ve 14. Madde hükümleri sadece hava yolu taşıma senedine veya yük makbuzuna açıkça konulacak bir hüküm ile değiştirilebilir.

Madde 16 - Gümrük, polis veya diğer resmi makamların şart koştuğu işlemler

1. Gönderen, yükün gönderilene teslim edilebilmesi için gümrük, polis veya diğer resmi makamların şart koştuğu işlemlerin yerine getirilmesi için ihtiyaç duyulan bilgi ve belgeleri sağlamakla yükümlüdür. Gönderen, bu tür bilgi ve belgelerin noksanlığı, yetersizliği veya tutarsızlığından dolayı taşıyıcıya verilen tüm zararlardan sorumludur, meğerki zarar taşıyıcının kendisi, adamları veya temsilcilerinin kusurundan kaynaklansın.
2. Taşıyıcının söz konusu bilgi ve belgelerin doğruluğunu veya yeterliliğini araştırmak gibi bir yükümlüğü bulunmamaktadır.

Üçüncü Kısım – Taşıyıcının Sorumluluğu

Madde 17 - Yolcu ölümü veya yaralanması – bagaj hasarı

1. Taşıyıcı, yolcunun ölümü veya cismani zarar görmesi halinde maruz kalınan zarardan, sadece ölüm veya yaralanmaya yol açan kazanın hava aracına binış veya araçtan iniş işlemleri esnasında ya da hava aracının içerisinde gerçekleşmesi şartıyla sorumludur.
2. Taşıyıcı, kayıtlı bagajın mahvolması, zıyaı veya hasarı halinde maruz kalınan zararlardan dolayı, sadece, mahva, zıyaa veya hasara yol açan olayın hava aracı içerisinde ya da kayıtlı bagajın taşıyıcının hâkimiyetinde olduğu süre içerisinde gerçekleşmesi şartıyla sorumludur. Bununla beraber, zarar, bagajın kendine has bir kusurundan, niteliğinden veya ayıbından kaynaklandığı nispette taşıyıcı sorumlu değildir. Kişisel eşyalar da dâhil olmak üzere, kayıtlı olmayan bagaj söz konusu ise taşıyıcı, zarar kendisinin veya adamları ya da temsilcilerinin kusurundan kaynaklanmıssa sorumludur.
3. Eğer taşıyıcı kayıtlı bagajın zıyaını kabul ederse veya kayıtlı bagaj varması gereken tarihi izleyen yirmi bir günün içinde ulaşmadıysa, yolcu taşıyıcıya karşı taşıma sözleşmesinden doğan haklarını kullanmaya yetkilidir.
4. Başka şekilde belirtilmedikçe, “bagaj” terimi bu Konvansiyon’da hem kayıtlı bagaj hem de kayıtlı olmayan bagaj anlamına gelmektedir.

Madde 18 - Yükün zarara uğraması

1. Taşıyıcı, yükün mahvolması, zıyaı veya hasarı halinde maruz kalınan zararlardan dolayı, sadece zararı doğuran olayın hava yoluyla taşıma esnasında gerçekleşmesi şartıyla, sorumludur.
2. Bununla beraber, taşıyıcı eğer yükün mahvının, zıyaı veya hasarının aşağıdakilerden bir veya birden fazlası sebebiyle kaynaklandığını kanıtlarsa, bu nispette, sorumlu olmaz:
 - (a) Yükün kendine has bir kusuru, niteliği veya ayıbı
 - (b) Taşıyıcı veya taşıyıcının adamları ya da temsilcilerinden başka bir kimse tarafından yükün kusurlu şekilde ambalajlanması
 - (c) Savaş veya silahlı çatışma eylemleri
 - (d) Yükün giriş, çıkış veya aktarılmasıyla ilgili olarak bir resmi makamın tasarrufu
3. Bu maddenin birinci fıkrası uyarınca hava yoluyla taşıma, yükün taşıyıcının hâkimiyetinde olduğu süreyi içerir.
4. Hava yoluyla taşıma süresi, havaalanı dışında kara, deniz veya iç su yolları kullanılarak gerçekleştirilen herhangi bir taşıma faaliyetini kapsamaz. Bununla beraber, eğer böyle bir taşıma faaliyeti, yükleme, teslim veya aktarma sebebiyle hava yoluyla taşıma sözleşmesinin ifası için gerçekleşirse, mevcut zararın, aksi ispatlanmadıkça, hava yoluyla taşıma esnasında gerçekleşen bir olaydan kaynaklandığı varsayılır. Eğer, taşıyıcı, gönderenin onayı olmaksızın, taraflarca hava yoluyla gerçekleştirileceği kararlaştırılmış taşımayı tamamen veya kısmen başka bir yolla yapılan taşıma faaliyeti ile ikame ederse, bu diğer yolla gerçekleşen taşıma faaliyeti de hava yoluyla taşıma süresinin içerisinde olarak kabul edilir.

Madde 19 - Gecikme

Taşıyıcı, hava yoluyla yolcu, bagaj ve yük taşımada gecikmeden doğan zararlardan dolayı sorumludur. Bununla beraber, eğer taşıyıcı kendisi veya kendi adamları ya da temsilcilerinin zararın gerçekleşmesini önlemek için makul ölçüde alınması gereken bütün önlemleri aldığını veya bu türden önlemlerin alınmasına imkân bulunmadığını ispatlarsa sorumluluktan kurtulur.

Madde 20 - Sorumluluktan kurtulma

Eğer taşıyıcı zararın tazminat talebinde bulunan veya onun haklarını devraldığı kişinin kusuru, başkaca bir kusurlu fiili ya da ihmalinin zarara sebebiyet verdiğini veya böyle bir fiilin zarara katkısı olduğunu ispat ederse, böyle bir kusur, başkaca bir kusurlu fiil ya da ihmalin zarara sebebiyet verdiği veya katkıda bulunduğu nispette, kısmen veya tamamen, sorumluluktan kurtulur. Aynı şekilde, bir yolcunun ölümü veya yaralanması sebebiyle, tazminat yolcudan başka bir kişi tarafından talep edildiğinde, taşıyıcı o yolcunun kusuru, başkaca bir kusurlu fiili ya da ihmalinin zarara sebebiyet verdiği veya katkıda bulunduğunu ispatlarsa, o nispette sorumluluktan kurtulur. Bu madde, 21. Maddenin birinci fıkrası da dâhil olmak üzere bu Konvansiyon'un sorumluluğa ilişkin tüm hükümlerine uygulanır.

Madde 21 - Yolcu ölümü veya yaralanması halinde tazminat

1. 17. Maddenin birinci fıkrası uyarınca doğan ve her bir yolcu için 128.821¹⁷ Özel Çekme Hakkı'nı aşmayan zararlarda, taşıyıcı sorumluluğunu sınırlandırma veya sorumluluktan kurtulma imkânına sahip değildir.
2. Taşıyıcı, 17. Maddenin birinci fıkrası uyarınca doğan ve her bir yolcu için 128.821 Özel Çekme Hakkı'nı aşan zararlarda:
 - (a) Söz konusu zararın taşıyıcının ya da taşıyıcının adamları veya temsilcilerinin kusuru, başkaca bir kusurlu fiili ya da ihmalden kaynaklanmadığını, veya
 - (b) Söz konusu zararın tamamen bir üçüncü kişinin kusuru, başkaca bir kusurlu fiili ya da ihmalden kaynaklandığını

ispatlarsa sorumlu olmayacaktır.

¹⁷ 21. Maddenin ilk halinde 100.000 Özel Çekme Hakkı ile ifade edilmiş sorumluluk sınırı, 24. Madde uyarınca ilgili sınırların gözden geçirilmesi sonucunda önce 2009'da 113.100 Özel Çekme Hakkı şeklinde, daha sonra da 2019'da 128.821 Özel Çekme Hakkı şeklinde güncellenmiştir. İlgili değişiklik 28.12.2019 tarihinde yürürlüğe girmiştir, bkz. International Civil Aviation Organization (ICAO) (*Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü*), "2019 Revised Limits of Liability Under the Montreal Convention of 1999" (ICAO, 2019) <https://www.icao.int/secretariat/legal/Pages/2019_Revised_Limits_of_Liability_Under_the_Montreal_Convention_1999.aspx> (Erişim: 4.05.2020).

Madde 22 - Gecikme, bagaj ve yüke ilişkin sorumluluğun sınırları

1. Yolcu taşımada, 19. Madde'de belirtildiği şekilde bir gecikmeden dolayı zarar doğması halinde, taşıyıcının sorumluluğu her bir yolcu için 5.346¹⁸ Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır.
2. Bagaj taşımada, bagajın mahvolması, zıyaı, hasarı veya gecikmesi halinde taşıyıcının sorumluluğu, yolcu tarafından kayıtlı bagaj taşıyıcıya teslim edildiği esnada, gerekirse ek bir ücret ödenerek, bagajın varış yerinde teslimünde menfaati bulunduğuna dair özel bir bildirim yapılmadığı takdirde, her bir yolcu için 1.288¹⁹ Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır. Böyle bir bildirim yapıldığı hallerde, taşıyıcı bildirilen tutarı geçmeyecek bir miktarı ödemekle sorumlu olacaktır, meğerki söz konusu tutarın yolcunun varış yerinde bagajı teslimünden elde edeceği hakiki menfaati aştığını ispatlasın.
3. Yük taşımada, yükün mahvolması, zıyaı, hasarı veya gecikme halinde taşıyıcının sorumluluğu, gönderen tarafından yükün taşıyıcıya teslim edildiği esnada, gerekirse ek bir ücret ödenerek, yükün varış yerinde teslimünde menfaati bulunduğuna dair özel bir bildirim yapılmadığı takdirde, kilogram başına 22²⁰ Özel Çekme Hakkı tutarıyla sınırlıdır. Böyle bir bildirim yapıldığı hallerde, taşıyıcı bildirilen tutarı geçmeyecek bir miktarı ödemekle sorumlu olacaktır, meğerki söz konusu tutarın gönderenin varış yerinde yükü teslimünden elde edeceği hakiki menfaati aştığını ispatlasın.

¹⁸ 22. Maddenin birinci fıkrasının eski halinde 4.150 Özel Çekme Hakkı ile ifade edilmiş sorumluluk sınırı, 24. Madde uyarınca ilgili sınırların gözden geçirilmesi sonucunda önce 2009'da 4.694 Özel Çekme Hakkı şeklinde, daha sonra da 2019'da 5.346 Özel Çekme Hakkı şeklinde güncellenmiştir. İlgili değişiklik 28.12.2019 tarihinde yürürlüğe girmiştir, bkz. dn.17.

¹⁹ 22. Maddenin ikinci fıkrasının ilk halinde 1.000 Özel Çekme Hakkı ile ifade edilmiş sorumluluk sınırı, 24. Madde uyarınca ilgili sınırların gözden geçirilmesi sonucunda önce 2009'da 1.131 Özel Çekme Hakkı şeklinde, daha sonra da 2019'da 1.288 Özel Çekme Hakkı şeklinde güncellenmiştir. İlgili değişiklik 28.12.2019 tarihinde yürürlüğe girmiştir, bkz. dn.17.

²⁰ 22. Maddenin üçüncü fıkrasının ilk halinde 17 Özel Çekme Hakkı ile ifade edilmiş sorumluluk sınırı, 24. Madde uyarınca ilgili sınırların gözden geçirilmesi sonucunda önce 2009'da 19 Özel Çekme Hakkı şeklinde, daha sonra da 2019'da 22 Özel Çekme Hakkı şeklinde güncellenmiştir. İlgili değişiklik 28.12.2019 tarihinde yürürlüğe girmiştir, bkz. dn.17.

4. Yükün veya içinde bulunan şeylerin bir kısmının mahvolması, zıyaı, hasarı veya gecikmesi halinde, taşıyıcının sorumluluk miktarının belirlenmesinde dikkate alınacak ağırlık, sadece ilgili paket veya paketlerin toplam ağırlığı olacaktır. Bununla beraber, yükün veya içinde bulunan şeylerin bir kısmının mahvolması, zıyaı, hasarı veya gecikmesi, aynı hava yolu taşıma senedi, yük makbuzu veya bunlar düzenlenmemişse 4. Maddenin ikinci fıkrasında bahsedilen başka tür bir yöntem ile muhafaza altına alınan kayıtlarda listelenen diğer paketlerin değerini de etkiliyorsa, söz konusu diğer paket veya paketlerin toplam ağırlığı da sorumluluk sınırları tespit edilirken dikkate alınacaktır.
5. Eğer, zararın taşıyıcı, taşıyıcının adamları veya temsilcilerinin zarar vermek kastıyla veya zarar oluşmasının kuvvetle muhtemel olduğunun bilinciyle pervasız bir şekilde gerçekleştirilen icrai veya ihmali bir hareketinden kaynaklandığı ispat edilirse, ve böyle bir icrai ya da ihmali hareketin taşıyıcının adamları ve temsilcileri tarafından gerçekleştirilmesi halinde ayrıca söz konusu adam ve temsilcilerin görev sınırları içerisinde hareket ettikleri de ispatlanırsa, bu maddenin yukarıda bulunan birinci ve ikinci fıkra hükümleri uygulanmaz.
6. Bu madde ve 21. Maddede düzenlenen sınırlar, mahkemenin, kendi hukuku uyarınca, ek olarak mahkeme harçlarının bir kısmı ya da tamamının veya davacı tarafından yapılan diğer yargılama masraflarının faiziyle birlikte ödenmesine hükmetmesine engel değildir. Eğer, mahkeme harçları ve diğer yargılama masrafları hariç, hükmedilen tazminat taşıyıcı tarafından zarara sebebiyet veren olayın gerçekleşmesinden itibaren altı aylık süre içinde veya, eğer bundan daha sonra ise, davanın başlamasından önce davacıya yazılı olarak teklif edilen miktarı aşmıyorsa yukarıdaki hüküm uygulanmaz.

Madde 23 - Para birimlerinin çevrilmesi

1. Bu Konvansiyon'da Özel Çekme Hakkı cinsinden belirtilen tutarların Uluslararası Para Fonu tarafından saptanan Özel Çekme Hakkı'nı ifade etmekte olduğu kabul edilecektir. Adli yargı muamelelerinde, tutarların ulusal para birimlerine çevrilmesinde söz konusu para biriminin karar tarihindeki Özel Çekme Hakkı cinsinden değeri esas alınacaktır. Uluslararası Para Fonu üyesi bir Taraf Devlet'in ulusal para biriminin Özel Çekme Hakkı cinsinden değeri, Uluslararası Para

Fonu tarafından iş ve işlemlerinde uygulanan ve karar tarihinde yürürlükte olan değerlendirme yöntemleri uyarınca hesaplanacaktır. Uluslararası Para Fonu üyesi olmayan bir Taraf Devlet'in ulusal para biriminin Özel Çekme Hakkı cinsinden değeri o Devlet tarafından belirlenen şekilde hesaplanacaktır.

2. Bununla beraber, Uluslararası Para Fonu üyesi olmayan ve hakları bu maddenin 1. Fıkrası hükümlerinin uygulanmasına izin vermeyen Devletler, onay veya katılma tarihinde ya da sonraki bir tarihte, topraklarında söz konusu olacak adli yargı muamelelerinde madde 21 uyarınca taşıyıcının sorumluluk sınırlarının yolcu başına 1.500.000 para birimi, 22. Maddenin birinci fıkrası uyarınca yolcu başına 62.500 para birimi, 22. Maddenin ikinci fıkrası uyarınca yolcu başına 15.000 para birimi ve 22. Maddenin üçüncü fıkrası uyarınca kilogram başına 250 para birimi olarak sabitlendiğini ilan edebilir. Bu para birimi altmış beş buçuk miligram binde dokuz yüz ayar altına tekabül etmektedir. Bu miktarlar söz konusu ulusal para birimine en yakın ondalıklı oranlara yuvarlanarak çevrilebilir. Bu miktarların ulusal para birimine çevrilmesi ilgili Devlet'in kendi hukukuna göre yapılacaktır.
3. Bu maddenin birinci fıkrasının son cümlesinde belirtilen hesaplamalar ve bu maddenin ikinci fıkrasında belirtilen çevrim yöntemi, 21 ve 22. Maddede belirtilen miktarların bu maddenin birinci fıkrasının ilk üç cümlesinin uygulanması sonucu ortaya konacak, Taraf Devlet para birimi cinsinden, aynı gerçek değere mümkün olan en yakın şekilde yapılacaktır. Taraf Devletler, duruma göre, bu maddenin birinci fıkrası uyarınca belirlenecek hesaplama metodunu veya bu maddenin ikinci fıkrası uyarınca belirlenen çevrim yönteminin sonucunu, onay, kabul, tasvip veya katılmaya ilişkin bir belge tevdi ederken, veya bunlardan birinde herhangi bir değişiklik olması halinde Tevdi Makamına bildireceklerdir.

Madde 24 - Sınırların gözden geçirilmesi

1. Bu Konvansiyon'un 25. Maddesi hükümleri saklı kalmak koşuluyla ve aşağıdaki 2. Fıkra hükümlerine tabi olarak, 21, 22 ve 23. Maddelerde belirtilen sorumluluk sınırları, ilki bu Konvansiyon'un yürürlüğe girmesini izleyen beşinci yıl veya bu Konvansiyon imzaya açıldığı tarihten itibaren beş yıl içinde yürürlüğe girmezse, yürürlüğe girişini izleyen ilk yıl içerisinde olmak üzere, Tevdi Makamı tarafından bir önceki gözden geçirme veya ilk seferde,

Konvansiyon'un yürürlüğe giriş tarihinden itibaren birikmiş enflasyon oranına tekabül eden bir enflasyon katsayısı esas alınarak beş yıllık aralıklarla gözden geçirilecektir. Enflasyon katsayısını tespit etmek için kullanılacak enflasyon oranı, para birimleri 23. Maddenin 1. Fıkrasında belirtilen Özel Çekme Hakkı'nı oluşturan Devletler'in Tüketici Fiyat Endekslerindeki yıllık artış ve düşüş oranlarının ağırlıklı ortalamasıdır.

2. Bir önceki fıkrada bahsedilen değerlendirme sonucunda enflasyon katsayısının yüzde onu aştığı tespit edilirse, Tevdi Makamı Taraf Devletler'e sorumluluk sınırlarının yeniden değerlendirildiği hususunda ihbarda bulunacaktır. Bu şekilde yapılan yeniden değerlendirme, Taraf Devletler'e bildirilmesinden itibaren altı ay sonra geçerli olacaktır. Eğer Taraf Devletlere bildirilmesinden itibaren üç ay içerisinde, Taraf Devletler'in çoğunluğu onaylamadıklarını kaydederse, yeniden değerlendirme geçerli olmayacak ve Tevdi Makamı meseleyi Taraf Devletler meclisine havale edecektir. Tevdi Makamı, yürürlüğe girecek herhangi bir yeniden değerlendirmenin varlığını derhal tüm Taraf Devletler'e ihbar edecektir.
3. Bu maddenin birinci fıkrası saklı kalmak koşuluyla, bu maddenin ikinci fıkrasında belirtilen usul, birinci fıkrada belirtilen enflasyon katsayısının en son yeniden değerlendirmeden veya daha önce bir yeniden değerlendirme yapılmadıysa, Konvansiyon'un yürürlüğe girdiği tarihten itibaren yüzde otuzu geçmesi şartıyla, Taraf Devletler'in üçte biri bu yönde bir istek belirttikleri anda işletilecektir. Bu maddenin birinci fıkrasında tarif edilen usul uyarınca yapılacak sonraki değerlendirmeler, bu fıkra uyarınca yapılan değerlendirme tarihinden sonraki beşinci yılın bitiminden itibaren beş yıllık aralıklarla yapılacaktır.

Madde 25 - Sınırlara dair kayıtlar

Taşıyıcı taşıma sözleşmesinin bu Konvansiyon'da düzenlenenden daha yüksek sorumluluk sınırlarına tabi olduğu veya sözleşmede sorumluluğun herhangi bir sınıra tabi olmadığı yönünde hüküm tesis edebilir.

Madde 26 - Sözleşme hükümlerinin geçersizliği

Taşıyıcıyı sorumluluktan kurtarmaya ya da sorumluluğu bu Konvansiyon'da öngörülenden daha düşük şekilde sınırlamaya yönelik sözleşme hükümleri geçersiz olacaktır, fakat bu türden hükümlerin geçersizliği, bu Konvansiyon

hükümlerine tabi kalmaya devam edecek olan sözleşmenin bütününe de geçersiz olduğu anlamına gelmez.

Madde 27 - Sözleşme serbestisi

Bu Konvansiyon hükümlerinin hiçbiri taşıyıcıyı bir taşıma sözleşmesi akdetmeyi reddetmekten, kendisine bu Konvansiyon tarafından tanınan defilerden feragat etmekten veya sözleşmede bu Konvansiyon hükümlerine aykırı olmayan hükümler düzenlemekten alıkoymaz.

Madde 28 - Ön ödemeler

Yolcu ölümü veya yaralanması ile sonuçlanan hava aracı kazalarında, eğer ulusal hukuk uyarınca gerekirse, taşıyıcı tazminat talebinde bulunabilecek gerçek kişi ya da kişilerin acil maddi ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla bu kişilere gecikmeksizin bir ön ödeme yapacaktır. Bu tür ön ödemeler hukuki sorumluluğun ikrarı anlamına gelmez ve taşıyıcı tarafından sonradan tazminat olarak ödenen miktarlardan mahsup edilebilir.

Madde 29 - Taleplerin hukuki temeli

Yolcu, bagaj ve yük taşımada tazminat talepleri, her ne şekilde olursa olsun, ister bu Konvansiyon hükümlerinden, ister sözleşmeden isterse de haksız fiilden kaynaklansın, dava açma hakkına kimlerin sahip olduğu ve haklarının neler olduğu hususundan bağımsız olarak, sadece bu Konvansiyon'da düzenlenen hükümlere ve sorumluluk sınırlarına tabi olarak ileri sürülebilir. Bu tür davalarda, cezalandırma (yaptırım) amacı güden, örnek niteliğinde veya zararın telafisini amaçlamayan türden diğer tazminatlar²¹ tahsil edilemez.

Madde 30 - (Taşıyıcının) Adam ve temsilcileri – taleplerin birleştirilmesi

1. Taşıyıcının adamları veya temsilcilerine karşı Konvansiyon'un kapsamında bulunan zararlardan doğan bir dava açılırsa, söz konusu adam ve temsilciler, görev sınırları içinde hareket ettiklerini ispat ederlerse, taşıyıcının Bu Konvansiyon uyarınca ileri sürebileceği hükümler ve sorumluluk sınırlarından yararlanabileceklerdir.
2. Böyle bir halde, taşıyıcı, adamları ve temsilcilerinden tahsil edilebilecek miktarların toplamı anılan sınırları aşamaz.

²¹ Bu türden tazminatlara ilişkin olarak bkz. **Edelman**, James / **Varuhas**, James / **Colton**, Simon: *McGregor on Damages*, 20. Bası, Londra, 2017, 12. Bölüm vd; **Merhaci**, Selin Özden: *Karşılaştırmalı Hukukta Cezalandırıcı Tazminat*, Ankara, 2013.

3. Yük taşıması hariç olmak üzere, eğer zararın söz konusu adam veya temsilcilerin, zarar vermek kastıyla veya zarar oluşmasının kuvvetle muhtemel olduğunun bilinciyle pervasız bir şekilde gerçekleştirilen icrai veya ihmali bir hareketinden kaynaklandığı ispat edilirse, bu maddenin birinci ve ikinci fıkrası hükümleri uygulanmaz.

Madde 31- Şikâyetlerin vakitli şekilde ihbarı

1. Teslim almaya yetkili kişi tarafından kayıt edilmiş bagaj veya yükün bir şikâyet vaki olmadan tesellümü, söz konusu bagaj ve yükün iyi durumda ve taşıma belgelerine veya 3 ve 4. Maddenin ikinci fıkrasında bahsedilen başka tür bir yöntem ile muhafaza altına alınan kayıtlara uygun şekilde teslim edildiğine karinedir.
2. Hasar halinde, teslim almaya yetkili kişi hasarın öğrenilmesinden sonra derhal ve en geç, kayıtlı bagaj için tesellüm tarihinden itibaren yedi gün ve yük için tesellüm tarihinden itibaren on dört gün içinde, taşıyıcıya şikâyette bulunmalıdır. Gecikme halinde, en geç bagaj veya yükün söz konusu kişinin emrine hazır edildiği tarihten itibaren yirmi bir gün içinde şikâyette bulunulmalıdır.
3. Şikâyet yazılı şekilde yapılmalı ve yukarıdaki süreler içinde verilmeli veya gönderilmelidir.
4. Eğer yukarıdaki süreler içinde herhangi bir şikâyette bulunulmazsa, taşıyıcının aldatıcı şekilde hareket ettiği haller hariç olmak üzere, taşıyıcıya karşı herhangi bir dava açmak mümkün olmaz.

Madde 32 – Sorumlu kişinin ölümü

Sorumlu kişinin ölümü halinde, bu Konvansiyon hükümleri uyarınca kendisinin terekesini hukuken temsil edenlere karşı dava açılabilir.

Madde 33 – Yargı yetkisi

1. Tazminat davası, davacının seçimine bağlı olarak, Taraf Devlet topraklarından birinde bulunan, taşıyıcının mukim olduğu, esas işyerinin veya sözleşmenin yapılmasına aracılık eden işyerinin bulunduğu yer ya da varış yeri mahkemelerinden birinde açılmalıdır.
2. Yolcu ölümü veya yaralanmasından kaynaklanan zararlarda, dava bu maddenin birinci fıkrasında bahsedilen mahkemelerden birinde veya kaza tarihinde yolcunun asli ve daimi olarak ikamet ettiği ve taşıyıcının, kendi veya ticari bir sözleşme uyarınca başkasının hava aracı ile, havayolu ile yolcu taşıması konulu, oraya giden ya da oradan

kalkan uçuş hizmetlerini yönettiği bir Taraf Devlet topraklarında bulunan ve kendisine ya da kendisi ile ticari bir sözleşme ilişkisi içinde bulunduğu başka bir taşıyıcıya ait olan veya bunlar tarafından kiralanan ve hava yolu ile yolcu taşıma işini yönettiği mülkün bulunduğu yer mahkemelerinde açılabilir.

3. İkinci fıkra hükümleri uyarınca,
 - a. Ticari sözleşme, bir temsilcilik sözleşmesi haricinde, taşıyıcılar arasında yapılan ve havayolu ile yolcu taşımaya ilişkin müşterek hizmet sağlamaya yönelik hükümler içeren bir sözleşmedir.
 - b. Asli ve daimi ikametgâh, yolcunun kaza tarihindeki sabit ve daimi tek ikamet yeridir. Yolcunun tabiiyeti bu husus açısından belirleyici unsur değildir.
4. Usule ilişkin hususlar davanın görüldüğü mahkemenin hukuku uyarınca belirlenir.

Madde 34 – Tahkim

1. Bu madde hükümleri uyarınca, yük taşıma sözleşmesi tarafları taşıyıcının sorumluluğuna dair bütün uyuşmazlıkların tahkim yolu ile çözümleneceğini kararlaştırabilirler. Bu türden bir anlaşma yazılı olarak yapılacaktır.
2. Tahkim yargılaması, talepte bulunanın tercihiyle, 33. Madde’de belirtilen yerlerden birinde gerçekleşecektir.
3. Hakem veya tahkim heyeti bu Konvansiyon hükümlerini uygulayacaktır.
4. Bu maddenin ikinci ve üçüncü fıkra hükümleri her tahkim şartı ve anlaşmasının bir parçası olarak kabul edilecektir ve söz konusu şart veya anlaşmanın buna aykırı hükümleri geçersiz olacaktır.

Madde 35 – Dava tahditleri

1. Eğer varma yerine ulaşma tarihinden veya uçağın varması gereken ya da taşımının sonlandığı tarihten itibaren iki yıl içerisinde dava açılmazsa tazminat hakkı düşer.
2. Bu sürenin hesaplanma usulüne ilişkin olarak davanın görüldüğü mahkemenin hukuku esas alınacaktır.

Madde 36 – Mütevali taşıma

1. Maddenin üçüncü fıkrasında belirtilen tanıma uyması ve taşımanın çeşitli mütevali taşıyıcılar tarafından ifa edilecek olması halinde, yolcu, bagaj ve yük kabulünde bulunan her taşıyıcı bu Konvansiyon'da düzenlenen kurallara tabidir ve sözleşmenin taşımanın taşıyıcının hâkimiyeti altında gerçekleşen kısmıyla ilgili olduğu kadarıyla taşıma sözleşmesinin bir tarafı olarak kabul edilir.
2. Bu mahiyetteki taşımalarda, yolcu veya yolcu dolayısıyla tazminat talebine yetkili kişi, açık bir anlaşma ile ilk taşıyıcının taşımanın tümü için sorumluluğu üstlendiği hallerin haricinde, sadece kaza veya gecikmenin gerçekleştiği esnada taşımayı ifa eden taşıyıcıya karşı istemde bulunabilir.
3. Bagaj ve yük taşıması halinde, yolcu veya gönderen ilk taşıyıcıya karşı dava hakkına, yolcu veya tesellüme yetkili gönderilen ise son taşıyıcıya karşı dava hakkına sahip olacaktır ve ayrıca her biri mahv, zıya, hasar ve gecikme gerçekleştiği esnada taşımayı ifa eden taşıyıcıya karşı istemde bulunabilir. Bu taşıyıcılar yolcu, gönderen veya gönderilene karşı müteselsilen sorumlu olacaklardır.

Madde 37 – Üçüncü kişilere rücu hakkı

Bu Konvansiyon'un hiçbir kısmı, Konvansiyon hükümleri uyarınca zarardan sorumlu olan kişinin bir başkasına rücu hakkı olup olmadığı hususunda bir kısıtlama getirmez.

Dördüncü Kısım - Karma Taşıma*Madde 38 – Karma taşıma*

1. Kısmen hava ve kısmen başka bir taşıma yolu ile taşınarak ifa edilecek bir karma taşıma faaliyetinde, 18. Maddenin dördüncü fıkrası saklı kalmak şartıyla, bu Konvansiyon hükümleri, hava yolu ile taşımanın 1. Madde hükümleri kapsamında olması kaydıyla, sadece hava yolu ile taşımaya uygulanır.
2. Bu Konvansiyon'un hiçbir hükmü, karma taşıma faaliyetinde tarafların hava yolu taşıma senedine, bu Konvansiyon'un hava yolu ile taşımaya ilişkin hükümlerine uyulması kaydıyla, diğer taşıma yollarına dair hükümler eklemelerine engel değildir.

Beşinci Kısım – Akdi Taşıyıcıdan Farklı bir Kişi Tarafından İfa Edilen Hava Yolu ile Taşıma

Madde 39 – Akdi taşıyıcı – fiili taşıyıcı

Bu Kısım hükümleri, (bundan sonra akdi taşıyıcı olarak anılmakta olan) bir kimsenin asli olarak bir yolcu, gönderen veya yolcu ya da göndereni temsilen hareket eden bir başkası ile bu Konvansiyon'un uygulanacağı bir taşıma sözleşmesi yapması ve (bundan sonra fiili taşıyıcı olarak anılmakta olan) başka bir kimsenin, akdi taşıyıcıdan aldığı yetki ile taşımanın tamamı veya bir kısmını ifa etmesi halinde, fakat bu kısma ilişkin olarak bu Konvansiyon hükümleri uyarınca bir mütevali taşıyıcı olmamak şartıyla, uygulanır. Aksi ispatlanmadıkça, söz konusu yetkinin varlığı kabul edilir.

Madde 40 – Akdi ve fiili taşıyıcının şahsi sorumlulukları

Eğer bir fiili taşıyıcı, 39. Madde'de anılan sözleşme uyarınca, bu Konvansiyon'un uygulanacağı bir taşımanın tamamı veya bir kısmını ifa ederse, hem akdi taşıyıcı hem de fiili taşıyıcı, bu Kısım hükümlerince aksi düzenlenmedikçe, ilki sözleşmede öngörülen taşımanın tümü, ikincisi ise sadece ifa ettiği kısmı için bu Konvansiyon hükümlerine tabi olacaktır.

Madde 41 – Müşterek sorumluluk

1. Taşımanın fiili taşıyıcı tarafından ifa edilen kısmı ile bağlantılı olarak, fiili taşıyıcı ve onun adam ya da temsilcilerinin görev sınırları içinde hareket ettikleri sırada gerçekleşen fiil ve ihmalleri aynı zamanda akdi taşıyıcının fiil ve ihmalleri olarak kabul edilecektir.
2. Taşımanın fiili taşıyıcı tarafından ifa edilen kısmı ile bağlantılı olarak, akdi taşıyıcı ve onun adam ya da temsilcilerinin görev sınırları içinde hareket ettikleri sırada gerçekleşen fiil ve ihmalleri aynı zamanda fiili taşıyıcının fiil ve ihmalleri olarak kabul edilecektir. Fakat, bu türden fiil veya ihmallerden hiçbiri taşıyıcıyı Madde 21, 22, 23 ve 24'te belirtilen miktarları aşacak bir tutardan dolayı sorumluluğa maruz bırakmaz. Akdi taşıyıcının özel bir sözleşmeyle bu Konvansiyon tarafından getirilmeyen yükümlülükleri üstlenmesi veya bu Konvansiyon tarafından sağlanan hak veya defilerden feragat etmesi ya da Madde 22'de düzenlenen varış yerinde tesellümde menfaat bulunduğuna ilişkin özel bildirim, buna rıza göstermedikçe, fiili taşıyanı bağlamaz.

Madde 42 – Şikâyet ve talimatların muhatabı

Bu Konvansiyon uyarınca taşıyıcıya yapılacak şikâyet veya verilecek talimatlar ister akdi ister fiili taşıyıcıya yöneltilsin aynı etkiye sahip

olacaklardır. Fakat, 12. Madde’de belirtilen talimatlar sadece akdi taşıyıcıya yöneltilirse geçerli olacaklardır.

Madde 43 – (Taşıyıcıların) Adam ve temsilcileri

Fiili taşıyıcı tarafından ifa edilen taşıma faaliyetleri ile bağlantılı olarak, fiili ya da akdi taşıyıcının adam ve temsilcileri, görev sınırları içinde hareket ettiklerini ispatlamak şartıyla, bu Konvansiyon uyarınca adamı veya temsilcisi oldukları taşıyıcıya uygulanabilecek sorumluluk şartları ve sınırlarından yararlanmaya yetkilidirler, meğerki bu Konvansiyon hükümleri uyarınca sorumluluk sınırlarından yararlanmalarına engel teşkil edecek şekilde davrandıkları ispatlansın.

Madde 44 – Zararın birleştirilmesi

Fiili taşıyıcı tarafından ifa edilen taşıma faaliyetleri ile bağlantılı olarak, fiili ya da akdi taşıyıcıdan, veya onların görev sınırları içinde hareket eden adamları ve temsilcilerinden tahsil edilebilecek tutarların toplamı, bu Konvansiyon uyarınca akdi ya da fiili taşıyıcıya karşı hükmedilebilecek en yüksek miktarı geçemez, bununla beraber bahsi geçenlerden hiçbiri o kimsenin yararlanabileceği sınırları aşan miktarlardan sorumlu tutulamaz.

Madde 45 – Taleplerin muhatabı

Fiili taşıyıcı tarafından ifa edilen taşıma faaliyetleri ile bağlantılı olarak, davacının seçimine tabi olacak şekilde, o taşıyıcıya veya akdi taşıyıcıya ya da ikisine karşı birlikte veya ayrı ayrı tazminat davası açılabilir. Eğer dava taşıyıcılardan sadece birine karşı açılırsa, o taşıyıcı, usul ve etkileri davanın görüldüğü mahkemenin hukukuna tabi olmak kaydıyla, diğer taşıyıcının da davaya katılmasını istemek hakkına sahiptir.

Madde 46 – Ek yargı yetkisi

Madde 45’te bahsedilen tazminat davaları, davacının seçimine bağlı olarak, Taraf Devletler’den birinin topraklarında, ya 33. Madde uyarınca akdi taşıyıcıya karşı dava açılacak mahkemede veya fiili taşıyıcının mukim olduğu ya da esas işyerinin bulunduğu yerdeki yetkili mahkemede açılmalıdır.

Madde 47 – Sözleşme hükümlerinin geçersizliği

Akdi ya da fiili taşıyıcıyı bu Kısım uyarınca sorumluluğundan kurtarmayı ya da bu Konvansiyon uyarınca uygulanacak olandan daha düşük bir sınır belirlemeyi amaçlayan bütün sözleşme hükümleri geçersizdir, fakat bu hükümlerin geçersizliği bu Konvansiyon hükümlerine tabi kalmaya devam edecek olan sözleşmenin bütününe de geçersiz olduğu anlamına gelmez.

Madde 48 – Akdi ve fîli taşıyıcıların birbirileri ile ilişkileri

Madde 45'in haricinde, bu Kısımda bulunan hükümlerin hiçbiri taşıyıcıların, rücu ve tazminat hakları da dâhil olmak üzere, kendi aralarındaki hak ve yükümlülükleri etkilemez.

*Altıncı Kısım – Diğer Hükümler**Madde 49 – Emredici olarak uygulama*

Bu Konvansiyon hükümlerini, ister uygulanacak hukuku belirleyerek, ister yargı yetkisine ilişkin hükümleri değiştirerek, ihlal etmek maksadı ile taraflarca taşıma sözleşmesinde kararlaştırılan hükümler ve taraflarca, zarar meydana gelmeden önce, müzakere edilen özel sözleşmeler geçersiz olacaktır.

Madde 50 – Sigorta

Taraf Devletler taşıyıcıların bu Konvansiyon'dan doğan hukuki sorumluluklarını teminat altına alan yeterli bir sigorta koruması sağlamalarını zorunlu kılacaklardır. Bir taşıyıcı, faaliyet gösterdiği Taraf Devlet tarafından bu Konvansiyon'dan doğan hukuki sorumluluğunu teminat altına alan yeterli bir sigorta korumasına sahip olduğuna dair kanıt göstermeye mecbur kılınabilir.

Madde 51 – Olağanüstü şartlarda ifa edilen taşıma

Taşıma belgelerine dair Madde 3 ila 5, Madde 7 ve 8 hükümleri taşıyıcının mutlak faaliyetleri kapsamının dışında, olağanüstü şartlarda ifa edilen taşımalara uygulanmaz.

Madde 52 – Gün tanımı

Bu Konvansiyon'da kullanılmış "gün" sözü, iş gününü değil, takvim gününü ifade eder.

*Yedinci kısım – Son hükümler**Madde 53 – İmza, onay ve yürürlüğe giriş*

1. Bu Konvansiyon Montreal'de 10 ila 28 Mayıs 1999 arasında düzenlenen Uluslararası Hava Hukuk Konferansı'na katılan Devletler'in 28 Mayıs 1999 tarihinde imzasına açık olacaktır. 28 Mayıs 1999'dan sonra, Konvansiyon bu Madde'nin 6. Fıkrası hükümlerince yürürlüğe girene kadar Montreal'de Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü merkezinde imzaya açık olacaktır.

2. Bu Konvansiyon, aynı şekilde, Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Örgütlerince de imzaya açık olacaktır. Bu Konvansiyon uyarınca, bir “Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Örgütü” belirli bir bölgede bulunan bağımsız Devletler tarafından oluşturulan ve bu Konvansiyon tarafından düzenlenen belirli meseleler hususunda yetkisi olan ve usulünce bu Konvansiyon’u imzalamaya ve onaylamaya, kabule, tasvibe ve katılmaya mezu olan bir örgütü ifade eder. Bu Konvansiyon’da “Taraf Devlet” veya “Taraf Devletler’e yapılan atıflar, 1. Maddenin ikinci fıkrası, 3. Maddenin birinci fıkrasının (b) bendi, 5. Maddenin (b) bendi, Madde 23, 33, 46 ve Madde 57’nin (b) bendi haricinde, Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Örgütlerini de kapsar. 24. Madde uyarınca, “Taraf Devletlerin çoğunluğu” ve “Taraf Devletlerin üçte biri”ne yapılan atıflar, Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Örgütleri’ne uygulanmaz.
3. Bu Konvansiyon, imzalayan Devlet ve Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Örgütleri’nin onayına tabi olacaktır.
4. Bu Konvansiyonu imzalamayan herhangi bir Devlet veya Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Örgütü de Konvansiyon’u her zaman kabul veya tasvip edebilir ya da Konvansiyon’a katılabilir.
5. Onay, kabul, tasvip veya katılma belgeleri, burada Tevdi Makamı olarak tayin edilen Uluslararası Sivil Havacılık Örgütü’ne tevdi edilecektir.
6. Bu Konvansiyon, otuzuncu onay, kabul, tasvip veya katılma belgesinin Tevdi Makamı’na tevdi edildiği tarihten itibaren altmış gün sonra, bu tür bir belgeyi tevdi etmiş olan Devletler için yürürlüğe girecektir. Bir Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Örgütü tarafından tevdi edilen bir belge bu fıkra hükümleri uyarınca dikkate alınmayacaktır.
7. Diğer Devlet ve Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Örgütleri için, bu Konvansiyon onay, kabul, tasvip veya katılma belgelerinin tevdi edildiği tarihten itibaren altmış gün içinde yürürlüğe girecektir.
8. Tevdi makamı, tüm imzalayanlara ve Taraf Devletler’e,
 - (a) Konvansiyon’a atılan her bir imzayı ve imza tarihini
 - (b) Her bir onay, kabul, tasvip ve katılma belgesinin tevdiini ve tevdi edildiği tarihi
 - (c) Bu Konvansiyon’un yürürlüğe giriş tarihini

- (d) Bu Konvansiyon uyarınca sorumluluk sınırlarının her bir yeniden değerlendirilmesinin yürürlüğe giriş tarihini
- (e) Madde 54 uyarınca gerçekleşen feshi.

derhal bildirecektir.

Madde 54 – Fesih

1. Her Taraf Devlet, Tevdi Makamı'na yazılı şekilde bildirmek suretiyle Bu Konvansiyon'u feshedebilir.
2. Fesih, bildirim Tevdi Makamı tarafından alındığı tarihten itibaren yüz seksen gün sonra geçerlilik kazanacaktır.

Madde 55 – Diğer Varşova Konvansiyonu enstrümanları ile ilişkisi

Bu Konvansiyon

1. Bu Konvansiyon'a Taraf Devlet'lerin aynı zamanda taraf olduğu
 - (a) Varşova'da 12 Ekim 1929'da imzalanan (bundan böyle Varşova Konvansiyonu olarak adlandırılacak) Uluslararası Hava Yolu Taşımaya ilişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine dair Konvansiyon
 - (b) Lahey'de 28 Eylül 1955'te düzenlenen ve Varşova'da 12 Ekim 1929'da imzalanan Uluslararası Hava Yolu Taşımaya ilişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine dair Konvansiyon'u tadil eden (bundan böyle Lahey Protokolü olarak adlandırılacak) Protokol
 - (c) Guadalajara'da 18 Eylül 1961'de imzalanan (bundan böyle Guadalajara Konvansiyonu olarak adlandırılacak), Varşova Konvansiyonu'na ek olarak, Akdi Taşıyıcıdan Başka bir Kimse Tarafından İfa Edilen Uluslararası Hava Yolu Taşımaya ilişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine dair Konvansiyon
 - (d) Guatemala Şehrinde 8 Mart 1971'de imzalanan ve Varşova'da 12 Ekim 1929'da imzalanan Uluslararası Hava Yolu Taşımaya ilişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine dair Konvansiyon'un Lahey'de 28 Eylül 1955'de düzenlenen Protokol ile değiştirilmiş halini tadil eden (bundan böyle Guatemala Şehri Protokolü olarak adlandırılacak) Protokol
 - (e) Montreal'de 25 Eylül 1975'te imzalanan ve Varşova'da 12 Ekim 1929'da imzalanan Uluslararası Hava Yolu Taşımaya ilişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine dair Konvansiyon'un Lahey ve

Guatemala Şehri Protokolleri ile değiştirilmiş halini tadil eden (bundan böyle Montreal Protokolleri olarak adlandırılacak) 1 ila 3 nolu Ek Protokol ve 4 nolu Montreal Protokolü

uyarınca, Taraf Devletler arasında ya da

2. Yukarıda (a) ve (e) bentleri arasında sayılan bir veya birden fazla hukuki enstrümana taraf olması sebebiyle, tek bir Taraf Devlet'in topraklarında gerçekleşecek

uluslararası hava yolu taşımasına uygulanacak diğer kurallara göre üstün nitelikte olacaktır.

Madde 56 – Birden fazla hukuk sistemine sahip Devletler

1. Eğer bir Devlet, içerisinde bu Konvansiyon tarafından düzenlenen meselelere dair uygulanabilecek farklı hukuk sistemlerinin bulunduğu iki veya daha fazla bölgesel birime sahipse, imza, onay, kabul, tasvip veya katılma tarihinde Bu Konvansiyon'un tüm bölge birimlerine veya sadece bir veya birden fazlasında uygulanacağını beyan edebilir ve her zaman başka bir beyan ile bu beyanı değiştirebilir.
2. Bu türden beyanlar, hangi bölge birimlerinde Konvansiyon'un uygulanacağını açıkça ortaya koyacak ve Tevdi Makamı'na bildirilecektir.
3. Böyle bir beyanda bulunan bir Taraf Devlet için
 - (a) Madde 23'te "ulusal para birimi"ne yapılan atıflar, o Devlet'in ilgili bölge biriminin para birimini ifade edecek şekilde anlaşılacaktır ve
 - (b) Madde 28'te "ulusal hukuk"a yapılan atıflar, o Devlet'in ilgili bölge biriminin hukukunu ifade edecek şekilde anlaşılacaktır.

Madde 57 – Çekinceler

Bu Konvansiyon'a her hangi bir çekince konulamaz fakat bir Taraf Devlet her zaman Tevdi Makamına yönelteceği bir bildirim ile bu Konvansiyon'un

- (a) Doğrudan bir Taraf Devlet tarafından, bağımsız bir Devlet'in görev ve fonksiyonları uyarınca ticari olmayan amaçlarla, işletilecek ve ifa edilecek uluslararası hava yolu taşımasına ve/veya
- (b) Bir Taraf Devlet'te tescilli veya kiralanmış olan hava araçlarında o Devlet'in askeri makamlarınca ve tüm kapasitesi bu makamlarca veya onlar adına ayrılmış, kişi, yük ve bagaj taşımasına uygulanmayacağını bildirebilir.

Aşağıda belirtilenler, usulünce yetkilendirilmiş temsilcilerinin tanıklığında, bu Konvansiyon'u imzalamışlardır.

Montreal'de bin dokuz yüz doksan dokuz yılında Mayıs'ın 28. Gününde İngilizce, Arapça, Çince, Fransızca, Rusça ve İspanyolca dillerinde, her bir metin eşit olarak asıl kabul edilecek şekilde, tamamlanmıştır. Konvansiyon Uluslararası Sivil Havacılık Örgütünün arşivlerine tevdi edilerek muhafaza altına alınacak olup, onaylı suretleri böylelikle Tevdi Makamı tarafından bu Konvansiyon'un tüm Taraf Devletleri'ne ve Varşova Konvansiyonu, Lahey Protokolü, Guadalajara Konvansiyonu, Guatemala Şehir Protokolü ve Montreal Protokolleri'ne Taraf Devletler'e iletilecektir.

[İmzalar]