

HAVA YOLUYLA ULUSLARARASI TAŞIMACILIĞA İLİŞKİN BELİRLİ KURALLARIN BİRLEŞTİRİLMESİNE DAİR

SÖZLEŞME

BU SÖZLEŞMENİN TARAF DEVLETLERİ

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

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

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

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

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

AŞAĞIDA BELİRTİLEN BİÇİMDE ANLAŞMA SAĞLAMISLARDIR:

I. BÖLÜM

Genel Koşullar

Madde 1 – Uygulamanın Kapsamı

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

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

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

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

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

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

II. BÖLÜM

Yolcuların, Bagaj ve Kargonun Taşınmasına İlişkin Dokümantasyon ve Tarafların Görevleri

Madde 3 – Yolcular ve Bagaj

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

Madde 4 – Kargo

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

Madde 5 – Hava Sevk Fişî ya da Kargo Makbuzunun İçeriği

Hava sevk fişî ya da kargo makbuzu aşağıda verilenleri içermelidir:

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

Madde 6 – Kargonun Mahiyetine İlişkin Belge

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

Madde 7 – Hava Sevk Fişinin Tanımı

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

Madde 8 – Çoklu Paketlerin Dokümantasyonu

Birden fazla paket olduğu durumlarda:

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

Madde 9 – Dokümanter Gerekliliklere Riayetsizlik

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

Madde 10 – Dokümantasyonun Ayrıntıları İçin Sorumluluklar

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

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

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

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

Madde 11 – Dokümantasyonun Kanıt Gücü

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

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

Madde 12 – Kargoyu Nizam Hakkı

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

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

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

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

Madde 13 – Kargonun Teslimatı

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

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

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

Madde 14 – Gönderen ve Alıcı Haklarının Tatbiki

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

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

1. Madde 12, Madde 13 ve Madde 14'ne gönderen ile alıcı arasındaki ilişkileri ve hakları gönderenden ya da alıcıdan türemiş üçüncü tarafların karşılıklı ilişkilerini etkilemez.

2. Madde 12, Madde 13 ve Madde 14'ün koşulları sadece hava sevk fişi ya da kargo makbuzunda özel koşullar ile değiştirilebilir.

Madde 16 – Gümrük, Polis ve Diğer Kamu Otoritelerinin Formaliteleri

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

2. Taşıyıcı, bu tür bilgi ve belgelerin doğruluğunu ya da yeterliliğini araştırmak konusunda herhangi bir yükümlülük altında değildir.

III. BÖLÜM

Taşıyıcının Sorumluluğu ve Hasar İçin Tazminatın Kapsamı

Madde 17 – Yolcuların Ölümü ve Yaralanması – Bagajın Hasara Uğraması

1. Taşıyıcı, bir yolcunun ölümü ya da bedensel yaralanması durumunda uğranmış hasara karşı sadece; ölüm ya da yaralanmaya sebebiyet veren kazanın hava aracının içinde ya da herhangi yükleme veya boşaltma faaliyeti sırasında meydana gelmiş olması halinde sorumludur.

2. Taşıyıcı, kontrol edilmiş bagajın tahrip olması ya da kaybolması ya da bagaja zarar gelmesi durumunda uğranmış hasara karşı sadece, bagajın tahrip olmasına ya da kaybolmasına ya da bagaja zarar gelmesine neden olan olayın hava aracı içinde ya da kontrol edilmiş bagajın taşıyıcının sorumluluğu altında bulunduğu bir esnada meydana gelmiş olması halinde sorumludur. Fakat, eğer hasar bagajın kendi içinde bulunan kusurlardan, bagajın kalite ve kötülüğünden kaynaklanıyorsa, taşıyıcı bu kapsama kadar sorumlu değildir. Kişisel eşyalar dahil olmak üzere, kontrol edilmemiş bagajların olduğu durumlarda, eğer hasar taşıyıcının, ya da bir çalışanının ya da acentesinin bir kusuruna bağlı olarak meydana gelmişse, taşıyıcı sorumludur.

3. Eğer taşıyıcı kontrol edilmiş bagajın kaybolduğunu kabul ederse, ya da kontrol edilmiş bagaj ulaşmış olması gereken tarihten sonraki yirmi bir (21) günün bitiminde ulaşmamışsa yolcu taşıma anlaşmasından doğan haklarını taşıyıcıya karşı uygulama hakkına sahiptir.

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

Madde 18 – Kargonun Hasara Uğraması

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

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

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

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

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

Madde 19 – Gecikme

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

Madde 20 – Beraat

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

Madde 21 – Yolcuların Ölümü ya da Yaralanması Durumunda Tazminat

1. Her yolcu için 100 000 Özel Çekme Hakkını aşmayan Madde 17'nin 1. paragrafı kapsamında doğan hasarlar için taşıyıcı, sorumluluğunu kabul etmeme ya da sınırlama imkanına sahip olmayacaktır.
2. Taşıyıcı, her yolcu için 100 000 Özel Çekme Haklarının aşıldığı kapsamda Madde 17'nin 1. paragrafı dahilinde doğan hasarlar için, aşağıda verilenleri ispatlaması durumunda, sorumlu olmayacaktır:
 - (a) bu tür bir hasar taşıyıcının ya da onun çalışanları ya da acentelerinin kusuru ya da diğer yanlış bir fiili ya da ihmali sonucu meydana gelmiş olması; ya da
 - (b) bu tür bir hasar sadece üçüncü bir tarafın bir kusuru ya da diğer yanlış bir fiili ya da ihmali sonucu meydana gelmiş olması.

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

1. Madde 19'da belirtilen biçimde yolcu taşımasındaki gecikmeden kaynaklanan bir hasar olduğu durumlarda, taşıyıcının her yolcu için sorumluluğu 4 150 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır.
2. Bagaj taşımacılığında, kontrol edilmiş bagajın taşıyıcının sorumluluğuna verildiği anda yolcu bagajın ulaşacağı yerde teslimi ile ilgili özel bir fayda beyanında bulunmadığı ve durumun gerektirmesi halinde ilave bir ödeme yapmadığı müddetçe, taşıyıcının bagajın tahrip olması, kaybolması ya da bagaja hasar gelmesi halinde her yolcu için sorumluluğu 1 000 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır. Diğer durumda, ödenecek toplamın, yolcunun varıştaki teslimatta sağlayacağı gerçek faydadan fazla olduğunu ispatlamadığı müddetçe, taşıyıcı beyan edilen toplamı aşmayan bir miktar ödemekle sorumlu olacaktır.
3. Kargo taşımacılığında, kontrol edilmiş kargonun taşıyıcının sorumluluğuna verildiği anda gönderen kargonun ulaşacağı yerde teslimi ile ilgili özel bir fayda beyanında bulunmadığı ve durumun gerektirmesi halinde ilave bir ödeme yapmadığı müddetçe, taşıyıcının kargonun tahrip olması, kaybolması ya da kargoya hasar gelmesi halinde her kilogram için sorumluluğu 17 Özel Çekme Hakkı ile sınırlıdır. Diğer durumda, ödenecek toplamın, gönderenin varıştaki teslimatta sağlayacağı gerçek faydadan fazla olduğunu ispatlamadığı müddetçe, taşıyıcı beyan edilen toplamı aşmayan bir miktar ödemekle sorumlu olacaktır.
4. Kargonun bir parçasının ya da içindeki malzemelerden herhangi birinin tahrip olması, kaybolması ya da gecikmesi durumunda, taşıyıcının sorumluluğunun sınırlı olduğu miktarın belirlenmesinde dikkate alınacak ağırlık, sadece ilgili paket ya da paketlerin ağırlığı olacaktır. Bunun yanı sıra, kargonun bir parçasının ya da içindeki malzemelerden herhangi birinin tahrip olması, kaybolması ya da gecikmesi, aynı sevk fişinin ya da aynı makbuzun ya da, basılı değilse, Madde 4'ün 2. paragrafında anılan farklı bir yöntemin içerdiği aynı kayıtların kapsadığı diğer paketlerin değerini etkiliyorsa, sorumluluk sınırının belirlenmesinde bu tür bir paketin ya da paketlerin de toplam ağırlıkları dikkate alınmalıdır.
5. Bir çalışanın ya da acentenin bir fiil ya da ihmalinin gerçekleşmesi durumunda çalışan ya da temsilcinin istihdamları kapsamında hareket ettiklerinin de ispatlanması kaydıyla, eğer hasarın, taşıyıcının, bir çalışanın ya da temsilcisinin hasar vermek niyetiyle ya da hasarın muhtemelen oluşacağı bilincle dikkatsizce yaptığı bir fiili veya ihmali neticesinde oluştuğu ispatlanırsa, bu maddenin 1. ve 2. paragraflarındaki koşullar geçerli olmayacaktır.
6. Madde 21 ve bu maddede öngörülen sınırlar mahkemenin, kendi kurallarına uygun olarak, ilaveten, faizler dahil olmak üzere dava münasebetiyle davacının maruz kaldığı mahkeme masraflarının ve diğer harcamaların tamamını ya da bir kısmını hüküm olarak vermesine engel olmaz. Davanın mahkeme masrafları ve diğer harcamaları dışında, hükmedilen hasarın miktarı: hasara neden olan olayın tarihinden itibaren altı aylık süreç içerisinde ya da dava daha sonra ise başlangıcından önce taşıyıcının yazılı olarak davacıya önerdiği miktarı geçmezse, yukarıda verilen koşul uygulanmayacaktır.

Madde 23 – Para Birimlerinin Dönüşümü

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

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

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

Madde 24 – Limitlerin Gözden Geçirilmesi

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

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

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

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

Madde 25 – Limitlerin Şarta Bağlanması

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

Madde 26 –Sözleşmeye İlişkin Koşulların Hükümsüzlüğü

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

Madde 27 – Sözleşme Yapma Özgürlüğü

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

Madde 28 – Ön Ödemeler

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

Madde 29 – Taleplerin Dayanakları

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

Madde 30 – Çalışanlar, Acenteler – Taleplerin Biraraya Getirilmesi

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

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

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

Madde 31 – Şikayetlerin Zamanına Uygun Olarak Yapılması

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

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

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

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

Madde 32 – Sorumlu Şahsın Vefatı

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

Madde 33 – Yargılama Hakkı

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

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

3. Paragraf 2'nin amacı doğrultusunda;

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

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

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

Madde 34 – Tahkim

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

Madde 35 – Davaların Sınırları

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

Madde 36 – Müteselsil Taşıma

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

Madde 37 – Üçüncü Taraflara Rücu Hakkı

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

IV. BÖLÜM

Birleşik Taşıma

Madde 38 – Birleşik Taşıma

1. Bir kısmı hava yoluyla bir kısmı da başka türlü bir taşıma biçimiyle gerçekleştirilen birleşik taşıma durumlarına, Madde 18'in 2. paragrafına tabi olarak bu Sözleşmenin koşulları, hava yoluyla taşıma Madde 1'in koşulları kapsamında kalmak kaydıyla, sadece hava yoluyla yapılan taşımalar için geçerli olacaktır.
2. Bu Sözleşmenin koşulları hava yoluyla taşımaya uyduğu sürece, birleşik taşıma durumlarında bu Sözleşmede yer alan hiçbir şey, tarafların diğer taşıma biçimlerine ilişkin hava yoluyla taşıma koşulları dokümanı eklemelerine engel olmaz.

V. BÖLÜM

Anlaşmalı Taşıyıcıdan Farklı bir Kişi Tarafından Gerçekleştirilen Hava Yoluyla Taşıma

Madde 39 – Anlaşmalı Taşıyıcı – Gerçek Taşıyıcı

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

Madde 40 – Anlaşmalı ve Gerçek Taşıyıcıların Kendi Sorumlulukları

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

Madde 41 – Müşterek Sorumluluk

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

Madde 42 – Şikayet ve Talimatların Muhatabı

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

Madde 43 – Çalışanlar ve Acenteler

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

Madde 44 – Hasarların Bir Araya Getirilmesi

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

Madde 45 – Taleplerin Muhatabı

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

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

Madde 46 – İlave Yargılama Yetkisi

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

Madde 47 – Sözleşmeye İlişkin Koşulların Hükümsüzlüğü

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

Madde 48 – Anlaşmalı ve Gerçek Taşıyıcı Arasındaki Karşılıklı İlişkiler

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

VI. BÖLÜM

Diğer Koşullar

Madde 49 – Zorunlu Uygulamalar

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

Madde 50 - Sigorta

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

Madde 51 – Olağanüstü Koşullarda Gerçekleştirilen Taşıma

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

Madde 52 – Günlerin Tanımı

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

VII. BÖLÜM

Nihai Şartlar

Madde 53 – İmzalama, Onaylama ve Yürürlüğe Girme

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Madde 54 – Fesih

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

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

Madde 55 – Varşova Sözleşmesinin Diğer Belgeleriyle İlişki

Bu Sözleşme;

1. bu Sözleşmenin Taraf Devletlerinin,

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

(e) 25 Eylül 1975 tarihinde Montreal’de imzalanan *Lahey Protokolü ile Değiştirilen Varşova Protokolünü ya da Lahey Protokolü ve Guatemala City Protokolü ile değiştirilen Varşova Protokolünü Değiştirmek İçin İlave Protokol No: 1-3 ve Montreal Protokolü No:4’e* (buradan itibaren Montreal Protokolleri olarak anılacaktır)

taraf olmaları münasebetiyle bu taraflar arasındaki, ya da

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

hava yoluyla uluslararası taşımacılığa uygulanan herhangi bir kurala üstün olacaktır.

Madde 56 – Birden Fazla Hukuk Sistemi Olan Devletler

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

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

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

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

Madde 57 – Çekinceler

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

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

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

CONVENTION

FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES FOR INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION

RECOGNIZING the significant contribution of the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air signed in Warsaw on 12 October 1929, hereinafter referred to as the "Warsaw Convention", and other related instruments to the harmonization of private international air law;

RECOGNIZING the need to modernize and consolidate the Warsaw Convention and related instruments;

RECOGNIZING the importance of ensuring protection of the interests of consumers in international carriage by air and the need for equitable compensation based on the principle of restitution;

REAFFIRMING the desirability of an orderly development of international air transport operations and the smooth flow of passengers, baggage and cargo in accordance with the principles and objectives of the Convention on International Civil Aviation, done at Chicago on 7 December 1944;

CONVINCED that collective State action for further harmonization and codification of certain rules governing international carriage by air through a new Convention is the most adequate means of achieving an equitable balance of interests;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

Chapter I

General Provisions

Article 1 — Scope of Application

1. This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking.

2. For the purposes of this Convention, the expression *international carriage* means any carriage in which, according to the agreement between the parties, the place of departure and the place of destination, whether or not there be a break in the carriage or a transshipment, are situated either within the territories of two States Parties, or within the territory of a single State Party if there is an agreed stopping place within the territory of another State, even if that State is not a State Party. Carriage between two points within the territory of a single State Party without an agreed stopping place within the territory of another State is not international carriage for the purposes of this Convention.

3. Carriage to be performed by several successive carriers is deemed, for the purposes of this Convention, to be one undivided carriage if it has been regarded by the parties as a single operation, whether it had been agreed upon under the form of a single contract or of a series of contracts, and it does not lose its international character merely because one contract or a series of contracts is to be performed entirely within the territory of the same State.

4. This Convention applies also to carriage as set out in Chapter V, subject to the terms contained therein.

Article 2 — Carriage Performed by State and Carriage of Postal Items

1. This Convention applies to carriage performed by the State or by legally constituted public bodies provided it falls within the conditions laid down in Article 1.

2. In the carriage of postal items, the carrier shall be liable only to the relevant postal administration in accordance with the rules applicable to the relationship between the carriers and the postal administrations.

3. Except as provided in paragraph 2 of this Article, the provisions of this Convention shall not apply to the carriage of postal items.

Chapter II

Documentation and Duties of the Parties Relating to the Carriage of Passengers, Baggage and Cargo

Article 3 — Passengers and Baggage

1. In respect of carriage of passengers, an individual or collective document of carriage shall be delivered containing:

(a) an indication of the places of departure and destination;

(b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place.

2. Any other means which preserves the information indicated in paragraph 1 may be substituted for the delivery of the document referred to in that paragraph. If any such other means is used, the carrier shall offer to deliver to the passenger a written statement of the information so preserved.

3. The carrier shall deliver to the passenger a baggage identification tag for each piece of checked baggage.

4. The passenger shall be given written notice to the effect that where this Convention is applicable it governs and may limit the liability of carriers in respect of death or injury and for destruction or loss of, or damage to, baggage, and for delay.

5. Non-compliance with the provisions of the foregoing paragraphs shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

Article 4 — Cargo

1. In respect of the carriage of cargo, an air waybill shall be delivered.
2. Any other means which preserves a record of the carriage to be performed may be substituted for the delivery of an air waybill. If such other means are used, the carrier shall, if so requested by the consignor, deliver to the consignor a cargo receipt permitting identification of the consignment and access to the information contained in the record preserved by such other means.

Article 5 — Contents of Air Waybill or Cargo Receipt

The air waybill or the cargo receipt shall include:

- (a) an indication of the places of departure and destination;
- (b) if the places of departure and destination are within the territory of a single State Party, one or more agreed stopping places being within the territory of another State, an indication of at least one such stopping place; and
- (c) an indication of the weight of the consignment.

Article 6 — Document Relating to the Nature of the Cargo

The consignor may be required, if necessary, to meet the formalities of customs, police and similar public authorities to deliver a document indicating the nature of the cargo. This provision creates for the carrier no duty, obligation or liability resulting therefrom.

Article 7 — Description of Air Waybill

1. The air waybill shall be made out by the consignor in three original parts.
2. The first part shall be marked "for the carrier"; it shall be signed by the consignor. The second part shall be marked "for the consignee"; it shall be signed by the consignor and by the carrier. The third part shall be signed by the carrier who shall hand it to the consignor after the cargo has been accepted.
3. The signature of the carrier and that of the consignor may be printed or stamped.
4. If, at the request of the consignor, the carrier makes out the air waybill, the carrier shall be deemed, subject to proof to the contrary, to have done so on behalf of the consignor.

Article 8 — Documentation for Multiple Packages

When there is more than one package:

- (a) the carrier of cargo has the right to require the consignor to make out separate air waybills;
- (b) the consignor has the right to require the carrier to deliver separate cargo receipts when the other means referred to in paragraph 2 of Article 4 are used.

Article 9 — Non-compliance with Documentary Requirements

Non-compliance with the provisions of Articles 4 to 8 shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall, nonetheless, be subject to the rules of this Convention including those relating to limitation of liability.

Article 10 — Responsibility for Particulars of Documentation

1. The consignor is responsible for the correctness of the particulars and statements relating to the cargo inserted by it or on its behalf in the air waybill or furnished by it or on its behalf to the carrier for insertion in the cargo receipt or for insertion in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4. The foregoing shall also apply where the person acting on behalf of the consignor is also the agent of the carrier.

2. The consignor shall indemnify the carrier against all damage suffered by it, or by any other person to whom the carrier is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements furnished by the consignor or on its behalf.

3. Subject to the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article, the carrier shall indemnify the consignor against all damage suffered by it, or by any other person to whom the consignor is liable, by reason of the irregularity, incorrectness or incompleteness of the particulars and statements inserted by the carrier or on its behalf in the cargo receipt or in the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4.

Article 11 — Evidentiary Value of Documentation

1. The air waybill or the cargo receipt is *prima facie* evidence of the conclusion of the contract, of the acceptance of the cargo and of the conditions of carriage mentioned therein.

2. Any statements in the air waybill or the cargo receipt relating to the weight, dimensions and packing of the cargo, as well as those relating to the number of packages, are *prima facie* evidence of the facts stated; those relating to the quantity, volume and condition of the cargo do not constitute evidence against the carrier except so far as they both have been, and are stated in the air waybill or the cargo receipt to have been, checked by it in the presence of the consignor, or relate to the apparent condition of the cargo.

Article 12 — Right of Disposition of Cargo

1. Subject to its liability to carry out all its obligations under the contract of carriage, the consignor has the right to dispose of the cargo by withdrawing it at the airport of departure or destination, or by stopping it in the course of the journey on any landing, or by calling for it to be delivered at the place of destination or in the course of the journey to a person other than the consignee originally designated, or by requiring it to be returned to the airport of departure. The consignor must not exercise this right of disposition in such a way as to prejudice the carrier or other consignors and must reimburse any expenses occasioned by the exercise of this right.
2. If it is impossible to carry out the instructions of the consignor, the carrier must so inform the consignor forthwith.
3. If the carrier carries out the instructions of the consignor for the disposition of the cargo without requiring the production of the part of the air waybill or the cargo receipt delivered to the latter, the carrier will be liable, without prejudice to its right of recovery from the consignor, for any damage which may be caused thereby to any person who is lawfully in possession of that part of the air waybill or the cargo receipt.
4. The right conferred on the consignor ceases at the moment when that of the consignee begins in accordance with Article 13. Nevertheless, if the consignee declines to accept the cargo, or cannot be communicated with, the consignor resumes its right of disposition.

Article 13 — Delivery of the Cargo

1. Except when the consignor has exercised its right under Article 12, the consignee is entitled, on arrival of the cargo at the place of destination, to require the carrier to deliver the cargo to it, on payment of the charges due and on complying with the conditions of carriage.
2. Unless it is otherwise agreed, it is the duty of the carrier to give notice to the consignee as soon as the cargo arrives.
3. If the carrier admits the loss of the cargo, or if the cargo has not arrived at the expiration of seven days after the date on which it ought to have arrived, the consignee is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.

Article 14 — Enforcement of the Rights of Consignor and Consignee

The consignor and the consignee can respectively enforce all the rights given to them by Articles 12 and 13, each in its own name, whether it is acting in its own interest or in the interest of another, provided that it carries out the obligations imposed by the contract of carriage.

Article 15 — Relations of Consignor and Consignee or Mutual Relations of Third Parties

1. Articles 12, 13 and 14 do not affect either the relations of the consignor and the consignee with each other or the mutual relations of third parties whose rights are derived either from the consignor or from the consignee.
2. The provisions of Articles 12, 13 and 14 can only be varied by express provision in the air waybill or the cargo receipt.

Article 16 — Formalities of Customs, Police or Other Public Authorities

1. The consignor must furnish such information and such documents as are necessary to meet the formalities of customs, police and any other public authorities before the cargo can be delivered to the consignee. The consignor is liable to the carrier for any damage occasioned by the absence, insufficiency or irregularity of any such information or documents, unless the damage is due to the fault of the carrier, its servants or agents.
2. The carrier is under no obligation to enquire into the correctness or sufficiency of such information or documents.

Chapter III

Liability of the Carrier and Extent of Compensation for Damage

Article 17 — Death and Injury of Passengers — Damage to Baggage

1. The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.
2. The carrier is liable for damage sustained in case of destruction or loss of, or of damage to, checked baggage upon condition only that the event which caused the destruction, loss or damage took place on board the aircraft or during any period within which the checked baggage was in the charge of the carrier. However, the carrier is not liable if and to the extent that the damage resulted from the inherent defect, quality or vice of the baggage. In the case of unchecked baggage, including personal items, the carrier is liable if the damage resulted from its fault or that of its servants or agents.
3. If the carrier admits the loss of the checked baggage, or if the checked baggage has not arrived at the expiration of twenty-one days after the date on which it ought to have arrived, the passenger is entitled to enforce against the carrier the rights which flow from the contract of carriage.
4. Unless otherwise specified, in this Convention the term “baggage” means both checked baggage and unchecked baggage.

Article 18 — Damage to Cargo

1. The carrier is liable for damage sustained in the event of the destruction or loss of, or damage to, cargo upon condition only that the event which caused the damage so sustained took place during the carriage by air.
2. However, the carrier is not liable if and to the extent it proves that the destruction, or loss of, or damage to, the cargo resulted from one or more of the following:

- (a) inherent defect, quality or vice of that cargo;
- (b) defective packing of that cargo performed by a person other than the carrier or its servants or agents;
- (c) an act of war or an armed conflict;
- (d) an act of public authority carried out in connection with the entry, exit or transit of the cargo.

3. The carriage by air within the meaning of paragraph 1 of this Article comprises the period during which the cargo is in the charge of the carrier.

4. The period of the carriage by air does not extend to any carriage by land, by sea or by inland waterway performed outside an airport. If, however, such carriage takes place in the performance of a contract for carriage by air, for the purpose of loading, delivery or transhipment, any damage is presumed, subject to proof to the contrary, to have been the result of an event which took place during the carriage by air. If a carrier, without the consent of the consignor, substitutes carriage by another mode of transport for the whole or part of a carriage intended by the agreement between the parties to be carriage by air, such carriage by another mode of transport is deemed to be within the period of carriage by air.

Article 19 — Delay

The carrier is liable for damage occasioned by delay in the carriage by air of passengers, baggage or cargo. Nevertheless, the carrier shall not be liable for damage occasioned by delay if it proves that it and its servants and agents took all measures that could reasonably be required to avoid the damage or that it was impossible for it or them to take such measures.

Article 20 — Exoneration

If the carrier proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of the person claiming compensation, or the person from whom he or she derives his or her rights, the carrier shall be wholly or partly exonerated from its liability to the claimant to the extent that such negligence or wrongful act or omission caused or contributed to the damage. When by reason of death or injury of a passenger compensation is claimed by a person other than the passenger, the carrier shall likewise be wholly or partly exonerated from its liability to the extent that it proves that the damage was caused or contributed to by the negligence or other wrongful act or omission of that passenger. This Article applies to all the liability provisions in this Convention, including paragraph 1 of Article 21.

Article 21 — Compensation in Case of Death or Injury of Passengers

1. For damages arising under paragraph 1 of Article 17 not exceeding 100 000 Special Drawing Rights for each passenger, the carrier shall not be able to exclude or limit its liability.
2. The carrier shall not be liable for damages arising under paragraph 1 of Article 17 to the extent that they exceed for each passenger 100 000 Special Drawing Rights if the carrier proves that:

- (a) such damage was not due to the negligence or other wrongful act or omission of the carrier or its servants or agents; or
- (b) such damage was solely due to the negligence or other wrongful act or omission of a third party.

Article 22 — Limits of Liability in Relation to Delay, Baggage and Cargo

1. In the case of damage caused by delay as specified in Article 19 in the carriage of persons, the liability of the carrier for each passenger is limited to 4 150 Special Drawing Rights.
2. In the carriage of baggage, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to 1 000 Special Drawing Rights for each passenger unless the passenger has made, at the time when the checked baggage was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the passenger's actual interest in delivery at destination.
3. In the carriage of cargo, the liability of the carrier in the case of destruction, loss, damage or delay is limited to a sum of 17 Special Drawing Rights per kilogramme, unless the consignor has made, at the time when the package was handed over to the carrier, a special declaration of interest in delivery at destination and has paid a supplementary sum if the case so requires. In that case the carrier will be liable to pay a sum not exceeding the declared sum, unless it proves that the sum is greater than the consignor's actual interest in delivery at destination.
4. In the case of destruction, loss, damage or delay of part of the cargo, or of any object contained therein, the weight to be taken into consideration in determining the amount to which the carrier's liability is limited shall be only the total weight of the package or packages concerned. Nevertheless, when the destruction, loss, damage or delay of a part of the cargo, or of an object contained therein, affects the value of other packages covered by the same air waybill, or the same receipt or, if they were not issued, by the same record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 4, the total weight of such package or packages shall also be taken into consideration in determining the limit of liability.
5. The foregoing provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier, its servants or agents, done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result; provided that, in the case of such act or omission of a servant or agent, it is also proved that such servant or agent was acting within the scope of its employment.
6. The limits prescribed in Article 21 and in this Article shall not prevent the court from awarding, in accordance with its own law, in addition, the whole or part of the court costs and of the other expenses of the litigation incurred by the plaintiff, including interest. The foregoing provision shall not apply if the amount of the damages awarded, excluding court costs and other expenses of the litigation, does not exceed the sum which the carrier has offered in writing to the plaintiff within a period of six months from the date of the occurrence causing the damage, or before the commencement of the action, if that is later.

Article 23 — Conversion of Monetary Units

1. The sums mentioned in terms of Special Drawing Right in this Convention shall be deemed to refer to the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. Conversion of the sums into national currencies shall, in case of judicial proceedings, be made according to the value of such currencies in terms of the Special Drawing Right at the date of the judgement. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund, in effect at the date of the judgement, for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a Member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

2. Nevertheless, those States which are not Members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this Article may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limit of liability of the carrier prescribed in Article 21 is fixed at a sum of 1 500 000 monetary units per passenger in judicial proceedings in their territories; 62 500 monetary units per passenger with respect to paragraph 1 of Article 22; 15 000 monetary units per passenger with respect to paragraph 2 of Article 22; and 250 monetary units per kilogramme with respect to paragraph 3 of Article 22. This monetary unit corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. These sums may be converted into the national currency concerned in round figures. The conversion of these sums into national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 of this Article and the conversion method mentioned in paragraph 2 of this Article shall be made in such manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 21 and 22 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1 of this Article. States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 of this Article, or the result of the conversion in paragraph 2 of this Article as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

Article 24 — Review of Limits

1. Without prejudice to the provisions of Article 25 of this Convention and subject to paragraph 2 below, the limits of liability prescribed in Articles 21, 22 and 23 shall be reviewed by the Depositary at five-year intervals, the first such review to take place at the end of the fifth year following the date of entry into force of this Convention, or if the Convention does not enter into force within five years of the date it is first open for signature, within the first year of its entry into force, by reference to an inflation factor which corresponds to the accumulated rate of inflation since the previous revision or in the first instance since the date of entry into force of the Convention. The measure of the rate of inflation to be used in determining the inflation factor shall be the weighted average of the annual rates of increase or decrease in the Consumer Price Indices of the States whose currencies comprise the Special Drawing Right mentioned in paragraph 1 of Article 23.

2. If the review referred to in the preceding paragraph concludes that the inflation factor has exceeded 10 per cent, the Depositary shall notify States Parties of a revision of the limits of liability. Any such revision shall become effective six months after its notification to the States Parties. If within three months after its notification to the States Parties a majority of the States Parties register their disapproval,

the revision shall not become effective and the Depository shall refer the matter to a meeting of the States Parties. The Depository shall immediately notify all States Parties of the coming into force of any revision.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the procedure referred to in paragraph 2 of this Article shall be applied at any time provided that one-third of the States Parties express a desire to that effect and upon condition that the inflation factor referred to in paragraph 1 has exceeded 30 per cent since the previous revision or since the date of entry into force of this Convention if there has been no previous revision. Subsequent reviews using the procedure described in paragraph 1 of this Article will take place at five-year intervals starting at the end of the fifth year following the date of the reviews under the present paragraph.

Article 25 — Stipulation on Limits

A carrier may stipulate that the contract of carriage shall be subject to higher limits of liability than those provided for in this Convention or to no limits of liability whatsoever.

Article 26 — Invalidity of Contractual Provisions

Any provision tending to relieve the carrier of liability or to fix a lower limit than that which is laid down in this Convention shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 27 — Freedom to Contract

Nothing contained in this Convention shall prevent the carrier from refusing to enter into any contract of carriage, from waiving any defences available under the Convention, or from laying down conditions which do not conflict with the provisions of this Convention.

Article 28 — Advance Payments

In the case of aircraft accidents resulting in death or injury of passengers, the carrier shall, if required by its national law, make advance payments without delay to a natural person or persons who are entitled to claim compensation in order to meet the immediate economic needs of such persons. Such advance payments shall not constitute a recognition of liability and may be offset against any amounts subsequently paid as damages by the carrier.

Article 29 — Basis of Claims

In the carriage of passengers, baggage and cargo, any action for damages, however founded, whether under this Convention or in contract or in tort or otherwise, can only be brought subject to the conditions and such limits of liability as are set out in this Convention without prejudice to the question as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights. In any such action, punitive, exemplary or any other non-compensatory damages shall not be recoverable.

Article 30 — Servants, Agents — Aggregation of Claims

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage to which the Convention relates, such servant or agent, if they prove that they acted within the scope of their employment, shall be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which the carrier itself is entitled to invoke under this Convention.
2. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, its servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.
3. Save in respect of the carriage of cargo, the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article shall not apply if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 31 — Timely Notice of Complaints

1. Receipt by the person entitled to delivery of checked baggage or cargo without complaint is *prima facie* evidence that the same has been delivered in good condition and in accordance with the document of carriage or with the record preserved by the other means referred to in paragraph 2 of Article 3 and paragraph 2 of Article 4.
2. In the case of damage, the person entitled to delivery must complain to the carrier forthwith after the discovery of the damage, and, at the latest, within seven days from the date of receipt in the case of checked baggage and fourteen days from the date of receipt in the case of cargo. In the case of delay, the complaint must be made at the latest within twenty-one days from the date on which the baggage or cargo have been placed at his or her disposal.
3. Every complaint must be made in writing and given or dispatched within the times aforesaid.
4. If no complaint is made within the times aforesaid, no action shall lie against the carrier, save in the case of fraud on its part.

Article 32 — Death of Person Liable

In the case of the death of the person liable, an action for damages lies in accordance with the terms of this Convention against those legally representing his or her estate.

Article 33 — Jurisdiction

1. An action for damages must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before the court of the domicile of the carrier or of its principal place of business, or where it has a place of business through which the contract has been made or before the court at the place of destination.
2. In respect of damage resulting from the death or injury of a passenger, an action may be brought before one of the courts mentioned in paragraph 1 of this Article, or in the territory of a State Party in which at the time of the accident the passenger has his or her principal and permanent residence and to or from which the carrier operates services for the carriage of passengers by air, either on its own aircraft

or on another carrier's aircraft pursuant to a commercial agreement, and in which that carrier conducts its business of carriage of passengers by air from premises leased or owned by the carrier itself or by another carrier with which it has a commercial agreement.

3. For the purposes of paragraph 2,
 - (a) "commercial agreement" means an agreement, other than an agency agreement, made between carriers and relating to the provision of their joint services for carriage of passengers by air;
 - (b) "principal and permanent residence" means the one fixed and permanent abode of the passenger at the time of the accident. The nationality of the passenger shall not be the determining factor in this regard.
4. Questions of procedure shall be governed by the law of the court seized of the case.

Article 34 — Arbitration

1. Subject to the provisions of this Article, the parties to the contract of carriage for cargo may stipulate that any dispute relating to the liability of the carrier under this Convention shall be settled by arbitration. Such agreement shall be in writing.
2. The arbitration proceedings shall, at the option of the claimant, take place within one of the jurisdictions referred to in Article 33.
3. The arbitrator or arbitration tribunal shall apply the provisions of this Convention.
4. The provisions of paragraphs 2 and 3 of this Article shall be deemed to be part of every arbitration clause or agreement, and any term of such clause or agreement which is inconsistent therewith shall be null and void.

Article 35 — Limitation of Actions

1. The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.
2. The method of calculating that period shall be determined by the law of the court seized of the case.

Article 36 — Successive Carriage

1. In the case of carriage to be performed by various successive carriers and falling within the definition set out in paragraph 3 of Article 1, each carrier which accepts passengers, baggage or cargo is subject to the rules set out in this Convention and is deemed to be one of the parties to the contract of carriage in so far as the contract deals with that part of the carriage which is performed under its supervision.

2. In the case of carriage of this nature, the passenger or any person entitled to compensation in respect of him or her can take action only against the carrier which performed the carriage during which the accident or the delay occurred, save in the case where, by express agreement, the first carrier has assumed liability for the whole journey.

3. As regards baggage or cargo, the passenger or consignor will have a right of action against the first carrier, and the passenger or consignee who is entitled to delivery will have a right of action against the last carrier, and further, each may take action against the carrier which performed the carriage during which the destruction, loss, damage or delay took place. These carriers will be jointly and severally liable to the passenger or to the consignor or consignee.

Article 37 — Right of Recourse against Third Parties

Nothing in this Convention shall prejudice the question whether a person liable for damage in accordance with its provisions has a right of recourse against any other person.

Chapter IV

Combined Carriage

Article 38 — Combined Carriage

1. In the case of combined carriage performed partly by air and partly by any other mode of carriage, the provisions of this Convention shall, subject to paragraph 4 of Article 18, apply only to the carriage by air, provided that the carriage by air falls within the terms of Article 1.

2. Nothing in this Convention shall prevent the parties in the case of combined carriage from inserting in the document of air carriage conditions relating to other modes of carriage, provided that the provisions of this Convention are observed as regards the carriage by air.

Chapter V

Carriage by Air Performed by a Person other than the Contracting Carrier

Article 39 — Contracting Carrier — Actual Carrier

The provisions of this Chapter apply when a person (hereinafter referred to as "the contracting carrier") as a principal makes a contract of carriage governed by this Convention with a passenger or consignor or with a person acting on behalf of the passenger or consignor, and another person (hereinafter referred to as "the actual carrier") performs, by virtue of authority from the contracting carrier, the whole or part of the carriage, but is not with respect to such part a successive carrier within the meaning of this Convention. Such authority shall be presumed in the absence of proof to the contrary.

Article 40 — Respective Liability of Contracting and Actual Carriers

If an actual carrier performs the whole or part of carriage which, according to the contract referred to in Article 39, is governed by this Convention, both the contracting carrier and the actual carrier shall, except as otherwise provided in this Chapter, be subject to the rules of this Convention, the former for the whole of the carriage contemplated in the contract, the latter solely for the carriage which it performs.

Article 41 — Mutual Liability

1. The acts and omissions of the actual carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the contracting carrier.

2. The acts and omissions of the contracting carrier and of its servants and agents acting within the scope of their employment shall, in relation to the carriage performed by the actual carrier, be deemed to be also those of the actual carrier. Nevertheless, no such act or omission shall subject the actual carrier to liability exceeding the amounts referred to in Articles 21, 22, 23 and 24. Any special agreement under which the contracting carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights or defences conferred by this Convention or any special declaration of interest in delivery at destination contemplated in Article 22 shall not affect the actual carrier unless agreed to by it.

Article 42 — Addressee of Complaints and Instructions

Any complaint to be made or instruction to be given under this Convention to the carrier shall have the same effect whether addressed to the contracting carrier or to the actual carrier. Nevertheless, instructions referred to in Article 12 shall only be effective if addressed to the contracting carrier.

Article 43 — Servants and Agents

In relation to the carriage performed by the actual carrier, any servant or agent of that carrier or of the contracting carrier shall, if they prove that they acted within the scope of their employment, be entitled to avail themselves of the conditions and limits of liability which are applicable under this Convention to the carrier whose servant or agent they are, unless it is proved that they acted in a manner that prevents the limits of liability from being invoked in accordance with this Convention.

Article 44 — Aggregation of Damages

In relation to the carriage performed by the actual carrier, the aggregate of the amounts recoverable from that carrier and the contracting carrier, and from their servants and agents acting within the scope of their employment, shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the contracting carrier or the actual carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to that person.

Article 45 — Addressee of Claims

In relation to the carriage performed by the actual carrier, an action for damages may be brought, at the option of the plaintiff, against that carrier or the contracting carrier, or against both together or separately.

If the action is brought against only one of those carriers, that carrier shall have the right to require the other carrier to be joined in the proceedings, the procedure and effects being governed by the law of the court seised of the case.

Article 46 — Additional Jurisdiction

Any action for damages contemplated in Article 45 must be brought, at the option of the plaintiff, in the territory of one of the States Parties, either before a court in which an action may be brought against the contracting carrier, as provided in Article 33, or before the court having jurisdiction at the place where the actual carrier has its domicile or its principal place of business.

Article 47 — Invalidity of Contractual Provisions

Any contractual provision tending to relieve the contracting carrier or the actual carrier of liability under this Chapter or to fix a lower limit than that which is applicable according to this Chapter shall be null and void, but the nullity of any such provision does not involve the nullity of the whole contract, which shall remain subject to the provisions of this Chapter.

Article 48 — Mutual Relations of Contracting and Actual Carriers

Except as provided in Article 45, nothing in this Chapter shall affect the rights and obligations of the carriers between themselves, including any right of recourse or indemnification.

Chapter VI

Other Provisions

Article 49 — Mandatory Application

Any clause contained in the contract of carriage and all special agreements entered into before the damage occurred by which the parties purport to infringe the rules laid down by this Convention, whether by deciding the law to be applied, or by altering the rules as to jurisdiction, shall be null and void.

Article 50 — Insurance

States Parties shall require their carriers to maintain adequate insurance covering their liability under this Convention. A carrier may be required by the State Party into which it operates to furnish evidence that it maintains adequate insurance covering its liability under this Convention.

Article 51 — Carriage Performed in Extraordinary Circumstances

The provisions of Articles 3 to 5, 7 and 8 relating to the documentation of carriage shall not apply in the case of carriage performed in extraordinary circumstances outside the normal scope of a carrier's business.

Article 52 — Definition of Days

The expression "days" when used in this Convention means calendar days, not working days.

Chapter VII

Final Clauses

Article 53 — Signature, Ratification and Entry into Force

1. This Convention shall be open for signature in Montreal on 28 May 1999 by States participating in the International Conference on Air Law held at Montreal from 10 to 28 May 1999. After 28 May 1999, the Convention shall be open to all States for signature at the Headquarters of the International Civil Aviation Organization in Montreal until it enters into force in accordance with paragraph 6 of this Article.
2. This Convention shall similarly be open for signature by Regional Economic Integration Organisations. For the purpose of this Convention, a "Regional Economic Integration Organisation" means any organisation which is constituted by sovereign States of a given region which has competence in respect of certain matters governed by this Convention and has been duly authorized to sign and to ratify, accept, approve or accede to this Convention. A reference to a "State Party" or "States Parties" in this Convention, otherwise than in paragraph 2 of Article 1, paragraph 1(b) of Article 3, paragraph (b) of Article 5, Articles 23, 33, 46 and paragraph (b) of Article 57, applies equally to a Regional Economic Integration Organisation. For the purpose of Article 24, the references to "a majority of the States Parties" and "one-third of the States Parties" shall not apply to a Regional Economic Integration Organisation.
3. This Convention shall be subject to ratification by States and by Regional Economic Integration Organisations which have signed it.
4. Any State or Regional Economic Integration Organisation which does not sign this Convention may accept, approve or accede to it at any time.
5. Instruments of ratification, acceptance, approval or accession shall be deposited with the International Civil Aviation Organization, which is hereby designated the Depositary.
6. This Convention shall enter into force on the sixtieth day following the date of deposit of the thirtieth instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the Depositary between the States which have deposited such instrument. An instrument deposited by a Regional Economic Integration Organisation shall not be counted for the purpose of this paragraph.

7. For other States and for other Regional Economic Integration Organisations, this Convention shall take effect sixty days following the date of deposit of the instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

8. The Depositary shall promptly notify all signatories and States Parties of:
- (a) each signature of this Convention and date thereof;
 - (b) each deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession and date thereof;
 - (c) the date of entry into force of this Convention;
 - (d) the date of the coming into force of any revision of the limits of liability established under this Convention;
 - (e) any denunciation under Article 54.

Article 54 — Denunciation

1. Any State Party may denounce this Convention by written notification to the Depositary.
2. Denunciation shall take effect one hundred and eighty days following the date on which notification is received by the Depositary.

Article 55 — Relationship with other Warsaw Convention Instruments

This Convention shall prevail over any rules which apply to international carriage by air:

1. between States Parties to this Convention by virtue of those States commonly being Party to
 - (a) the *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air* Signed at Warsaw on 12 October 1929 (hereinafter called the Warsaw Convention);
 - (b) the *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929*, Done at The Hague on 28 September 1955 (hereinafter called The Hague Protocol);
 - (c) the *Convention, Supplementary to the Warsaw Convention, for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person Other than the Contracting Carrier*, signed at Guadalajara on 18 September 1961 (hereinafter called the Guadalajara Convention);
 - (d) the *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12 October 1929 as Amended by the Protocol Done at The Hague on 28 September 1955* Signed at Guatemala City on 8 March 1971 (hereinafter called the Guatemala City Protocol);

(e) Additional Protocol Nos. 1 to 3 and Montreal Protocol No. 4 to amend the Warsaw Convention as amended by The Hague Protocol or the Warsaw Convention as amended by both The Hague Protocol and the Guatemala City Protocol Signed at Montreal on 25 September 1975 (hereinafter called the Montreal Protocols); or

2. within the territory of any single State Party to this Convention by virtue of that State being Party to one or more of the instruments referred to in sub-paragraphs (a) to (e) above.

Article 56 — States with more than one System of Law

1. If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to matters dealt with in this Convention, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Convention shall extend to all its territorial units or only to one or more of them and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

2. Any such declaration shall be notified to the Depositary and shall state expressly the territorial units to which the Convention applies.

3. In relation to a State Party which has made such a declaration:

(a) references in Article 23 to "national currency" shall be construed as referring to the currency of the relevant territorial unit of that State; and

(b) the reference in Article 28 to "national law" shall be construed as referring to the law of the relevant territorial unit of that State.

Article 57 — Reservations

No reservation may be made to this Convention except that a State Party may at any time declare by a notification addressed to the Depositary that this Convention shall not apply to:

(a) international carriage by air performed and operated directly by that State Party for non-commercial purposes in respect to its functions and duties as a sovereign State; and/or

(b) the carriage of persons, cargo and baggage for its military authorities on aircraft registered in or leased by that State Party, the whole capacity of which has been reserved by or on behalf of such authorities.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, have signed this Convention.

DONE at Montreal on the 28th day of May of the year one thousand nine hundred and ninety-nine in the English, Arabic, Chinese, French, Russian and Spanish languages, all texts being equally authentic. This Convention shall remain deposited in the archives of the International Civil Aviation Organization, and certified copies thereof shall be transmitted by the Depositary to all States Parties to this Convention, as well as to all States Parties to the Warsaw Convention, The Hague Protocol, the Guadalajara Convention, the Guatemala City Protocol, and the Montreal Protocols.

RESERVATION

The Republic of Turkey makes the following reservation pursuant to article 57 of the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, Montreal, 1999:

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

ÇEKİNCE

Türkiye Cumhuriyeti, 1999 yılında Montreal’de imzalanan Hava Yoluyla Uluslararası Taşımacılığa İlişkin Belirli Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme’nin 57. Maddesi uyarınca aşağıda maruz çekinceyi koyar:

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