

T.C.
BAŞBAKANLIK
Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü

Sayı : 31853594-101-30- 3870
Konu : Kanun Tasarısı

2 /12 /2015

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Önceki yasama döneminde hazırlanıp Başkanlığınıza sunulan ve İçtüzüğün 77 nci maddesi uyarınca hükümsüz sayılan ekli listede adları belirtilen kanun tasarılarının yenilenmesi Bakanlar Kurulu'na uygun görülmüştür.

Gereğini arz ederim.


Ahmet DAVUTOĞLU
Başbakan

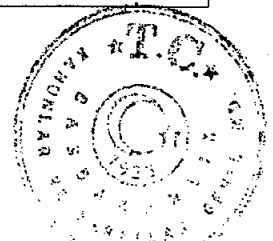
Ek: Liste

TBMM BAŞKANLIĞI				
Tali Komisyon	- Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm			
Esas Komisyon	Dışişleri			
Tarih:	05 Ocak 2016		E.No: 1/470	
Ysm. Üzm.	Bşk. Yrd.	Başkan	Gn. Sek. Yrd.	Gen. Sek.
				
TBMM BAŞKANI				

TÜRKİYE KARADENİZ VE KAZANLAR ESKİ LİGİ
03 Aralık 2015
MÜHÜR:

TÜRKİYE GENEL EVRAK
03 Aralık 2015
No: 7697

148.	1/839	1996 Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşmeye İlişkin 2010 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
149.	1/854	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kamerun Cumhuriyeti Arasında Denizcilik Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
150.	1/989	Türkiye Cumhuriyeti ve Kamboçya Krallığı Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
151.	1/951	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Kuveyt Devleti Hükümeti Arasında İkili Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
152.	1/994	Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
153.	1/460	2009 Gemilerin Emniyetli ve Çevreye Duyarlı Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Uluslararası Sözleşmesinin Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
154.	1/773	Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ve Yemen Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Hava Ulaştırma Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğu Hakkında Kanun Tasarısı
155.	1/704	Mücadir Atlantik deniz Bölgesi, Akdeniz ve Karadeniz deki Deniz Memelilerinin Korunmasına Dair Anlaşmaya Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
156.	1/661	Yasa Dışı, Kayıt Dışı ve Düzenlenmemiş Balıkçılığı Önleme, Caydırma ve Ortadan Kaldırmaya Yönelik Liman Devleti Tedbirlerine Dair Anlaşmanın Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
157.	<u>1/797</u>	1974, Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesince Ait 2002 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
158.		Hava araçlarında İşlenen Suçlar ve Diğer Bazı Eylemlere İlişkin Tokyo Sözleşmesini Tadil Eden Protokolün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
159.	1/283	Türkiye Cumhuriyeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında Bilgi ve İletişim Teknolojileri Alanında İşbirliği İçin Mutabakat Zaptının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı
160.	1/666	Nükleer Enerjinin Barışçıl Amaçlarla Kullanımına Dair Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti ile Çin Halk Cumhuriyeti Hükümeti Arasında İşbirliği Anlaşmasının Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı



T.C.
BAŞBAKANLIK
Kanunlar ve Kararlar Genel Müdürlüğü

Sayı : 31853594-101-660 - 3460

27/6/2013

Konu : Kanun Tasarısı

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Dışişleri Bakanlığı'na hazırlanan ve Başkanlığınıza arzı Bakanlar Kurulu'na 6/6/2013 tarihinde kararlaştırılan "1974, Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesine Ait 2002 Protokolünün Onaylanmasının Uygun Bulunduğuna Dair Kanun Tasarısı" ile gerekçesi ilişikte gönderilmiştir.

Gereğini arz ederim.


Recep Tayyip ERDOĞAN
Başbakan

EKİ :

- 1- Kanun Tasarısı
- 2- Gerekçe

TBMM BAŞKANLIĞI					
Tall Komisyon	Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm				
Esas Komisyon	Dışişleri				
Tarih:	03 Temmuz 2013			E. No: 11797	
Ysm.Uzm.	Bşk.Yrd.	Başkan	Gn.Sek.Yrd.	Gn.Sek.	
AA	76	MD	AS	AAH	
TBMM BAŞKANI					

TBMM KANUNLAR VE KARARLAR BSK.LİĞİ
27 Haziran 2013
Numara:

T B M M KÜTÜPHANE VE ARŞİV HİZM. BAŞKANLIĞI
27 Haziran 2013
No : 725066

GEREKÇE

28 Ekim-1 Kasım 2002 tarihleri arasında Londra'da Uluslararası Denizcilik Örgütü'nde (IMO) yapılan konferansta "1974, Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınması Hakkındaki Atina Sözleşmesi"ne ait 2002 Protokolü kabul edilmiştir. PAL 74 Sözleşmesinde önemli değişiklikler yapan ve mali limitleri yükselten 2002 tarihli Protokol, 10 devletin taraf olmasından 12 ay sonra yürürlüğe girecektir.

2002 Protokolü'nün en önemli yeniliği, mecburi sigortayı kabul etmesidir.

Bu Protokol, AB Komisyonu tarafından da dikkatle izlenmiş, getirmiş olduğu evrensel standartlar nedeniyle, 23.11.2005 tarihinde AB Komisyonu tarafından "Deniz ulaşımı Güvenliği" Üçüncü Paketi ilan edilmiştir. Söz konusu pakete göre, AB üyesi devletler, iç hukuklarını 2002 Protokolü ile uyumlaştıracaklardır.

2002 Protokolü'nün ayırıcı vasfı, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin bir rejim öngörmesidir.

2002 Protokolü, taşıyanın sorumluluğunu ayrıntıları ile belirleyerek, sorumluluk rejimlerini mücbir sebep, olağanüstü hal ve üçüncü kişinin kasıt veya ihmaline bağlayan, munzam zararların varlığı halinde sorumluluk limitlerinin artırılmasına cevaz veren bir yapıya sahiptir.

2002 Protokolü, uluslararası taşıma yapılması halinde uygulanmaktadır. Buna göre, deniz yolu ile yolcu ve bagajlarını taşıma sözleşmenin hareket yeri bir devlette, varma yeri başka bir devlette ise veya hareket yeri ve varma yerinin aynı devlet olmasına karışık, gemi başka bir devlet limanına fiilen uğramasa dahi bu sefer uluslararası taşıma niteliği taşımaktadır.

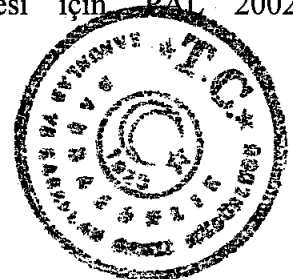
Deniz yolu ile yolcu ve bagajlarını taşımanın uluslararası taşıma niteliğinden başka 2002 Protokolüne taraf devlet bayrağı taşıması, böyle bir devletin siciline kayıtlı olması, söz konusu taşıma sözleşmenin taraf devlette yapılmış olması, geminin hareket veya varma yerinin taraf devlet olması gerekmektedir.

Protokol, Türkiye tarafından kabul edildikten sonra uluslararası nitelik taşıyan deniz yolu ile yolcu ve bagajlarının taşınmasında aşağıdaki şartlar çerçevesinde uygulama alanı bulacaktır:

-Deniz yolu ile yolcu ve bagajlarını taşıma sözleşmenin ifa edileceği gemi, Türk Bayrağı çekme hakkından yararlanmış, Milli Gemi Siciline (MGS) ve Türk Uluslararası Gemi Siciline (TUGS) tescil edilmiş olmalıdır.

-Deniz yolu ile yolcu ve bagajlarını taşıma sözleşmesi, Türkiye'de veya diğer taraf devlette imzalanmış olmalı; sözleşmeyi ifa edecek geminin hareket yeri veya varma yeri Türkiye veya diğer taraf devlet olmalıdır.

Yeni Türk Ticaret Kanunu (TTK) hükümlerinin yurt içinde ve dışında, PAL 2002 Sözleşmesine paralel olarak uygulanması, yolcuların ve bagajlarının taşınması konusunda uluslararası hukuk ile paralellik sağlanması ve milli menfaatlerimiz bakımından ilgili TTK hükümlerinin uluslararası hukuk çerçevesinde ileri sürülebilmesi için PAL 2002 Sözleşmesi'ne taraf olunmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.



T/ 567

1974, YOLCULARIN VE BAGAJLARININ DENİZ YOLU İLE TAŞINMASINA İLİŞKİN
ATINA SÖZLEŞMESİNE AİT 2002 PROTOKOLÜNÜN ONAYLANMASININ UYGUN
BULUNDUĞUNA DAİR KANUN TASARISI

MADDE 1- (1) "1974, Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi"nde değişiklik yapılmasını öngören 2002 Protokolünün beyanla onaylanması uygun bulunmuştur.

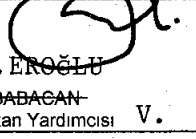
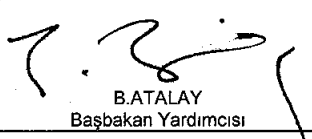
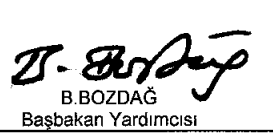
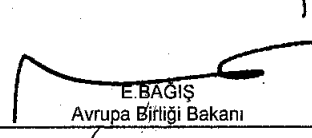
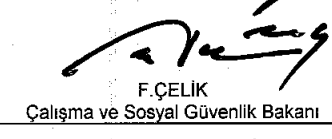
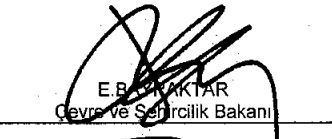
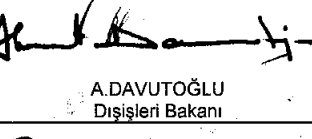
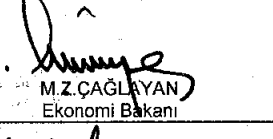
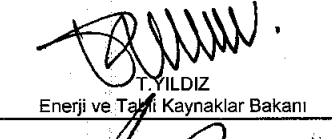
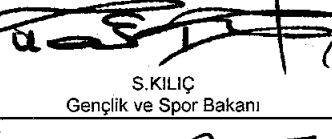
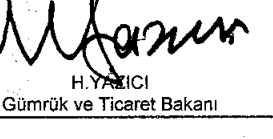
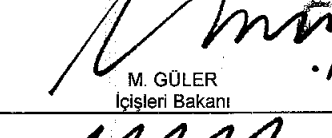
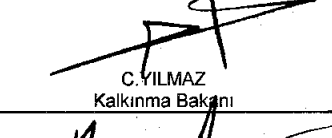
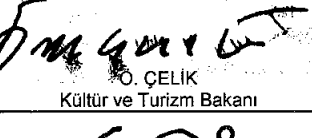
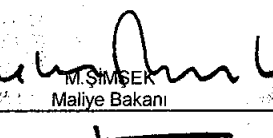
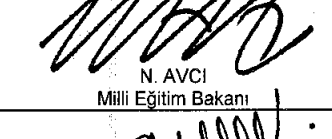
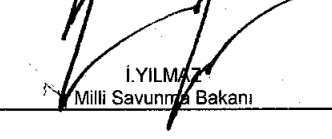
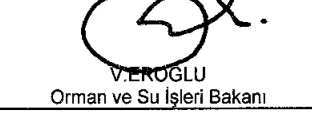
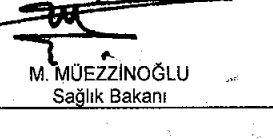
(2) 2002 Protokolünün 23 üncü maddesinde belirtilen sorumluluk limitlerinde yapılacak değişiklikleri onaylamaya Bakanlar Kurulu yetkilidir.

Eki

MADDE 2- (1) Bu Kanun yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

MADDE 3- (1) Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

RECEP TAYYİP ERDOĞAN
BAŞBAKAN

 B. ARINÇ Başbakan Yardımcısı	 V. EROĞLU A. BABACAN Başbakan Yardımcısı V.	 B. ATALAY Başbakan Yardımcısı	 B. BOZDAĞ Başbakan Yardımcısı
 S. ERGİN Adalet Bakanı	 S. KILIÇ F. SAHİN Aile ve Sosyal Politikalar Bakanı V.	 E. BAĞIŞ Avrupa Birliği Bakanı	 N. ERGÜN Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanı
 F. ÇELİK Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı	 E. B. AKTAR Çevre ve Şehircilik Bakanı	 A. DAVUTOĞLU Dışişleri Bakanı	 M. Z. ÇAĞLAYAN Ekonomi Bakanı
 T. YILDIZ Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanı	 S. KILIÇ Gençlik ve Spor Bakanı	 M. M. EKER Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanı	 H. YALICI Gümrük ve Ticaret Bakanı
 M. GÜLER İçişleri Bakanı	 C. YILMAZ Kalkınma Bakanı	 O. ÇELİK Kültür ve Turizm Bakanı	 M. ŞİMŞEK Maliye Bakanı
 N. AVCI Millî Eğitim Bakanı	 İ. YILMAZ Millî Savunma Bakanı	 V. EROĞLU Orman ve Su İşleri Bakanı	 M. MÜEZZİNOĞLU Sağlık Bakanı
 T. YILDIZ Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanı V.			

Dosya No.

101-660

896

11 1

**1974, YOLCULARIN VE BAGAJLARININ DENİZ YOLU İLE TAŞINMASINA
İLİŞKİN ATİNA SÖZLEŞMESİNE AİT 2002 PROTOKOLÜ**

Bu Protokole Taraf Devletler,

13 Aralık 1974 tarihinde, Atina'da, Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu İle Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi'nin, kapsamlı tazminat sağlamak, kusursuz sorumluluk getirmek, sorumluluk sınırlarını güncellemek amacıyla basitleştirilmiş usuller oluşturmak ve yolcuların lehine zorunlu sigorta yapılmasını sağlamak amacıyla değiştirilmesi istendiği **DİKKATE ALINARAK,**

Sözleşmeye ilişkin 1976 tarihli Protokolün, Hesap Birimi olarak altın frank yerine Özel Çekme Hakkı getirdiğini **HATIRDA TUTARAK,**

Kapsamlı tazminat ve sınırlama miktarlarının güncellenmesi için basitleştirilmiş -usul getiren 1990 Protokolünün yürürlüğe girmediğini **DİKKATE ALARAK,**

Aşağıda sıralanan maddeler üzerinde anlaşmaya varmışlardır:

MADDE 1

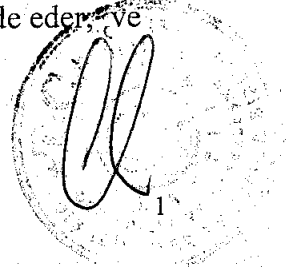
Bu Protokolün uygulanmasında:

- 1 "Sözleşme" 1974, Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu İle Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi metnini,
- 2 "Örgüt" Uluslararası Denizcilik Örgütü'nü,
- 3 "Genel Sekreter" Örgütün Genel Sekreteri'ni ifade eder.

MADDE 2

Sözleşmenin 1 inci maddesinin 1 inci paragrafı aşağıdaki metinle değiştirilmiştir:

1.
 - (a) "Taşıyan", taşıma ister bizzat kendisi tarafından; isterse bir başkası, fiilî taşıyan, tarafından gerçekleştirilmiş olsun, taşıma sözleşmesini yapan veya taşıma sözleşmesi adına ve hesabına yapılan kişiyi ifade eder;
 - (b) "Fiilî taşıyan", taşıyandan farklı bir kişi olup, bir geminin maliki, kiracısı veya işleteni olarak taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren kişiyi ifade eder. ve



- (c) "Taşımanın bir kısmını veya tamamını gerçekleştiren taşıyan" fiili taşıyanı veya taşımanın bizzat taşıyan tarafından gerçekleştirilmesi halinde taşıyanı ifade eder.

MADDE 3

1 Sözleşmenin 1 inci maddesinin 10 uncu paragrafı aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

10 "Örgüt" Uluslararası Denizcilik Örgütü'nü ifade eder.

2 Aşağıdaki metin Sözleşmeye 1 inci maddenin 11 inci paragrafı olarak eklenmiştir:

11 "Genel Sekreter" Örgütün Genel Sekreteri'ni ifade eder.

MADDE 4

Sözleşmenin 3 üncü maddesi aşağıdaki metinle değiştirilmiştir:

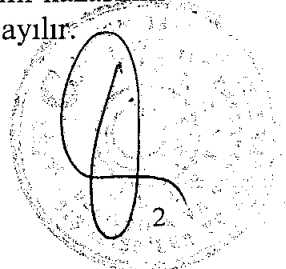
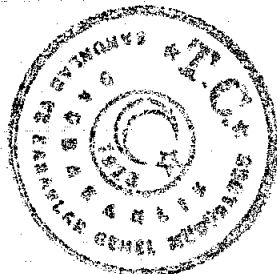
MADDE 3

Taşıyanın sorumluluğu

- 1 Taşıyanın, yolcunun bir gemi kazası yüzünden ölmesi veya yaralanmasından doğan zararlardan sorumluluğu zarar gören yolcu başına her bir gemi kazası için 250.000 hesap birimini geçemez. Şu kadar ki, taşıyan kazanın:
 - (a) savaş, terör, iç savaş, isyan veya istisnai nitelikte, kaçınılmaz ve engellenmesi mümkün olmayan nitelikteki bir doğa olayından; veya
 - (b) tamamıyla bir üçüncü kişinin onu meydana getirmek kastıyla gerçekleştirdiği bir fiil veya ihmalden kaynaklandığını ispat ederse sorumluluktan kurtulur.

Taşıyan yukarıdaki miktarı aşan zarardan kusuru olmadığını ispat etmedikçe sorumlu olur.

- 2 Taşıyan yolcunun gemi kazasından kaynaklanmayan ölüm veya yaralanmasından doğan zarardan, bu zarara yol açan kazanın meydana gelmesinde kasıt veya ihmali varsa sorumlu olur. Kasıt veya ihmali ispat yükü davacıya aittir.
- 3 Kabin bagajının zıya veya hasara uğramasına yol açan kazanın gerçekleşmesinde kasıt veya ihmali bulunan taşıyan, bu yüzden uğranılan zarardan sorumludur. Gemi kazasının sebep olduğu zararlar bakımından taşıyanın kastı veya ihmali bulunduğu varsayılır.



- 4 Taşıyan, kabin bagajı dışındaki bagajın zıya veya hasara uğramasından doğan zarardan sorumludur, meğerki zararın meydana gelmesine yol açan kazanın gerçekleşmesinde kasıt veya ihmalinin bulunmadığını ispat etmiş olsun.
- 5 Bu maddenin uygulanmasında:
- (a) "Gemi kazası", geminin enkaz hâline gelmesini, alabora olmasını, karaya oturmasını, çatmayı, gemideki infilâkı, yangını ve arızayı ifade eder;
 - (b) "Taşıyanın kastı veya ihmali", taşıyanın adamlarının görevlerini yerine getirdikleri sırada işledikleri kasıt veya ihmali de kapsar;
 - (c) "Gemideki arıza", yolcuların gemiyi terkinde, tahliyesinde, gemiye binmeleri ve inmelerinde; geminin yürütülmesinde, dümen tutulmasında, güvenli seyrüseferinde, yanaşmasında, demirlemesinde, rıhtıma ve demirleme yerine varmasında veya buradan ayrılmasında; gemiye su yürümesi hâlinde zararın kontrolünde; can kurtarma araçlarının suya indirilmesinde kullanılan gemi kısımlarının veya teçhizatının hiç veya gereği gibi çalışmaması veya denizde emniyet kurallarına uygun olmaması anlamına gelir;
 - (d) "Zarar", cezalandırıcı veya caydırıcı nitelikteki tazminatı kapsamaz.
- 6 Taşıyanın bu maddeye göre sorumluluğu, sadece taşıma sırasında meydana gelen kazaların sebep olduğu zararlara ilişkindir. Zararı doğuran kazanın taşıma sırasında meydana geldiğini ve zararın kapsamını ispat yükü, davacıya aittir.
- 7 Bu Sözleşme hükümleri, taşıyanın üçüncü kişilere karşı sahip olduğu rücu hakkı ile 6 ncı maddedeki ortak kusur def'ini ileri sürme ve 7 inci ve 8 inci maddelerdeki sorumluluğun sınırlandırılması haklarını ihlal etmez.
- 8 Bir taraf hakkında kusur karinelerinin varlığı veya ispat yükünün ona ait bulunması, bu tarafın lehine olan delillerin dikkate alınmasını engellemez.

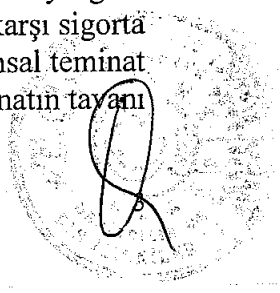
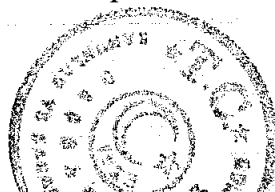
MADDE 5

Aşağıdaki metin Sözleşmeye 4bis maddesi olarak eklenmiştir:

Madde 4bis

Zorunlu sigorta

- 1 Bu Sözleşmenin uygulandığı hallerde taraf bir Devlet sicilinde kayıtlı olup da on ikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış bir gemi ile yolcu taşındığı takdirde, taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren bütün taşıyanlar, bu Sözleşme'ye göre yolcuların ölümünden veya yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarına karşı sigorta yaptırmak veya banka veya benzeri finans kurumu teminatı gibi diğer bir finansal teminat sağlamakla yükümlüdürler. Zorunlu sigorta bedelinin veya diğer finansal teminatın taşıyan her kaza için kişi başına 250.000 hesap biriminden az olamaz.



- 2 Bir taraf Devletin yetkili kurumu 1 inci paragraftaki şartların yerine getirildiğini tespit ettikten sonra her bir gemi için bu Sözleşme hükümlerine göre sigorta veya benzeri finansal teminatın varlığını gösteren bir sertifika düzenler. Bu sertifika, bir Taraf Devlette kayıtlı gemi için, geminin kayıtlı bulunduğu sicil Devletin bir yetkili kurumu tarafından düzenlenmeli veya onaylanmalıdır; bir Taraf Devlette kayıtlı bulunmayan bir gemi için ise bu sertifika her bir Taraf Devletin yetkili bir kurumu düzenlenebilir veya onaylanabilir. Bu sertifika bu Sözleşme'nin ekinde belirlenen şekilde düzenlenmeli ve aşağıdaki kayıtları içermelidir:

- (a) geminin adı, ayırt edici sayı veya harfler ve sicil limanı;
- (b) taşımanın tamamını veya bir kısmını bizzat gerçekleştiren taşıyanın adı ve işletme merkezi;
- (c) IMO gemi kimlik numarası;
- (d) teminat türü ve geçerlilik süresi;
- (e) sigortacının veya finansal teminatı sağlayan kişinin adı ve işletme merkezi, ve mümkünse, sigortanın yapıldığı veya diğer finansal teminatın sağlandığı iş yeri; ve
- (f) sigortanın veya diğer finansal teminatın geçerlilik süresinden daha uzun olmayan sertifika geçerlilik süresi.

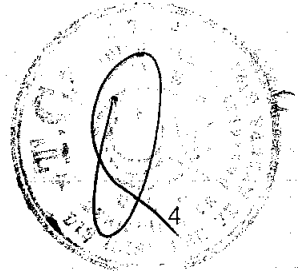
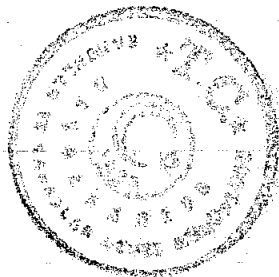
- 3 (a) Bir Taraf Devlet sertifika düzenlemek üzere kendisi tarafından tanınan bir kurum veya örgütü yetkilendirebilir. Bu kurum veya örgüt düzenlenen her sertifika konusunda kendisini yetkilendiren Devleti bilgilendirmelidir. Taraf Devlet her halde bu şekilde düzenlenen sertifikanın tam ve doğru olduğunu garanti etmeli ve bu yükümlülüğünü yerine getirmek için gerekli düzenlemelerin yapılmasını sağlamalıdır.

- (b) Taraf Devlet, Genel Sekreteri şu hususlarda bilgilendirmelidir:

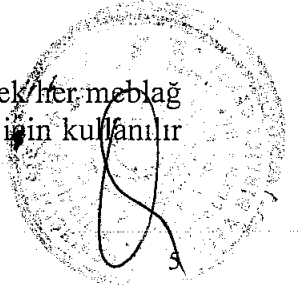
- (i) kendisi tarafından tanınan bir kurum veya örgüte devredilen yetkiye ilişkin sorumluluklar ve şartlar;
- (ii) söz konusu yetkinin geri alınması; ve
- (iii) söz konusu yetkinin veya yetkinin geri alınmasının yürürlüğe gireceği tarih.

Devredilen bir yetki, söz konusu yetkilendirmeye ilişkin bildirimin Genel Sekretere yapılmasından itibaren üç aydan önce yürürlüğe giremez.

- (c) Bu paragrafta göre sertifika düzenlemeye yetkili kılınan kurum veya örgüt, asgari olarak, sertifikaların düzenlendiği koşullara uyulmadığı takdirde sertifikaları geri almaya yetkilidir. Kurum veya örgüt her halde, geri almayı faaliyetini, adına ve hesabına sertifika düzenlediği Devlete bildirmelidir.



- 4 Sertifika, düzenleyen Devletin resmi dilinde veya dillerinde olmalıdır. Kullanılan dilin İngilizce, Fransızca veya İspanyolca olmaması halinde metin bu dillerden birine yapılacak çeviriyi de içermelidir. İlgili Devlet resmi diline yer verilmeyeceğini kararlaştırabilir.
- 5 Sertifika gemide bulundurulmalı, bir kopyası da geminin sicil kaydının tutulduğu makama veya geminin bir Taraf Devlette kayıtlı olmaması halinde sertifikayı düzenleyen veya onaylayan Devletin yetkili kurumuna verilmelidir.
- 6 Sertifikada belirtilen sigortanın veya teminatın geçerlilik süresinin dolması gibi sebepler dışında 5 inci paragrafta belirtilen yetkili makamlara son bulmaya ilişkin bildirimin yapıldığı tarihten itibaren üç ay geçmeden önce son bulan sigorta veya diğer finansal teminat bu maddenin gerektirdiği şartları sağlamaz, meğerki sertifika yetkili makamlara teslim edilmiş veya bu süre içinde yeni bir sertifika düzenlenmiş olsun. Bu hükümler, yapılan sigorta veya finansal teminatı, bu maddenin gereksinimlerini karşılamaz hale getiren tadilatlar için de geçerlidir.
- 7 Geminin sicilinde kayıtlı olduğu Devlet, bu maddeye göre sertifikanın düzenlenmesi ve geçerlilik koşullarını belirlemelidir.
- 8 Bu Sözleşme hükümleri, Sözleşmenin amaçlarına uygun olarak, Sözleşmeye Taraf bir Devletin, diğer Devlet, Örgüt veya diğer uluslararası örgütlerden elde edilen sigortayı veya diğer finansal teminatı sağlayanların finansal durumlarıyla ilgili, bilgilere dayanmasına engel teşkil etmez. Bu hallerde bu bilgilere dayanan Taraf Devlet, sertifikayı düzenleyen Devlet olarak sorumluluklarından kurtulmaz. .
- 9 Taraf Devletin yetkisi altında düzenlenen veya onaylanan sertifikalar, Bu Sözleşmenin hükümlerine göre, diğer Taraf Devletlerce kabul edilmelidir ve bir Taraf Devlet sicilinde kayıtlı olmayan bir gemi için düzenlenmiş veya onaylanmış olsa dahi diğer Taraf Devletlerce kendileri tarafından düzenlenen veya onaylanan sertifikalarla aynı etkiye sahip olarak değerlendirilmelidir. Bir Taraf Devlet, sigorta sertifikasında adı geçen sigortacı veya garantörün finansal olarak Bu Sözleşmede öngörülen yükümlülükleri yerine getiremeyeceğini düşünüyorsa her zaman sertifikayı düzenleyen veya onaylayan Devletten danışma talebinde bulunabilir.
- 10 Bu maddeye göre sigorta veya diğer finansal teminat kapsamında yer alan bir tazminat istemi doğrudan sigortacıya veya finansal teminatı sağlayan kişiye yöneltilebilir. Bu halde, taşıyan veya fiili taşıyan sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olmasa dahi 1 inci paragraftaki belirtilen miktar, sigortacı veya finansal teminatı sağlayan diğer kişinin sorumluluğunun sınırı olarak uygulanacaktır. Davalı 1 inci paragrafta belirtilen taşıyanın bu Sözleşmeye göre ileri sürebileceği def'ileri de (iflas veya tasfiye hariç) ileri sürebilir. Bundan başka, davalı zararın sigortalının kastından kaynaklandığı savunmasında bulunabilir; ancak sigortalı tarafından aleyhine açılan bir davada ileri sürebileceği diğer savunma imkânlarından faydalanamaz. Davalı her halde taşıyanın ve fiili taşıyanın duruşmalara katılmalarını isteyebilir.
- 11 1 inci paragrafta göre sigorta veya diğer finansal teminat tarafından ödenecek her meblağ münhasıran bu Sözleşme kapsamındaki tazminat, istemlerin karşılanması için kullanılır ve yapılan ödemeler ölçüsünde bu Sözleşmeye göre sorumluluk sona erer.



- 12 Bir Taraf Devlet, bu maddeye tabi, bayrağını taşıyan bir geminin 2 inci veya 15 inci paragrafa göre sertifika düzenlenmeden işletilmesine izin vermemelidir.
- 13 Bu madde hükümlerine göre her Taraf Devlet, iç hukukunda, bu Sözleşmenin uygulandığı hallerde sicile kayıtlı olduğu yere bakılmaksızın kendi ülkesindeki bir limana giren veya bir limandan ayrılan, on ikiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış her gemi için 1 inci paragrafta belirtilen sigorta veya diğer finansal teminatın bulunmasını sağlamalıdır.
- 14 Sinci fıkra hükmüne bakılmaksızın Sertifika düzenleyen Taraf Devletin sertifikanın varlığını belgeleyen ve Taraf Devletlerin 13 üncü paragraftaki yükümlüklerini yerine getirmesini sağlayan kaydı tüm Taraf Devletlerce erişebilen elektronik ortamda tuttuğunu Genel Sekretere bildirmesi halinde bir Taraf Devlet gemilerin kendi ülkesindeki bir limana girerken veya limandan çıkarken ikinci fıkroda öngörülen sertifikayı 13 üncü paragrafa göre gemide bulundurmamak veya çıkartmak zorunda olmadıklarını Genel Sekretere bildirebilir.
- 15 Bir Taraf Devletin maliki bulunduğu bir geminin sigortası veya diğer finansal teminatı bulunmuyorsa bu madde hükümleri bu gemiye uygulanmaz, ancak gemide sicil devletinin yetkili makamları tarafından düzenlenen geminin bu Devletin mülkiyetinde bulunduğunu ve sorumluluğun 1 inci paragrafta belirtilen miktarla teminat altında olduğunu belirten bir sertifika bulunmalıdır. Böyle bir sertifika 2 inci paragraftaki örneğe benzer şekilde olmalıdır.

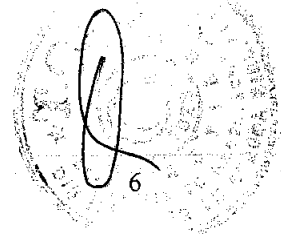
MADDE 6

Sözleşmenin 7 inci maddesi aşağıdaki metinle değiştirilmiştir:

Madde 7

Ölüm ve bedensel zararlardan doğan sorumluluğun sınırı

- 1 Yolcunun ölümü veya yaralanmasından dolayı taşıyanın 3 üncü madde gereğince sorumluluğu, hiçbir hâlde, her olay için yolcu başına 400.000 hesap birimini geçemez. Davanın görüldüğü mahkemenin hukukuna göre tazminat, irat şeklinde belirlenirse, ödenecek tazminatın anapara değerinin toplamı bu miktarı aşamaz.
- 2 Bir Taraf Devlet 1 inci paragrafta belirtilen sorumluluk sınırını, iç hukukunda özel bir hükümle düzenleyebilir. Şu kadar ki iç hukukunda bir sınır varsa bunun 1 inci paragraftakinden daha düşük olmaması gerekir. Bu fıkradaki seçeneği kullanan bir Taraf Devlet belirlenen sorumluluk sınırı veya sorumluluk sınırının olmadığını Genel Sekretere bildirmelidir.



MADDE 7

Sözleşmenin 8 inci maddesi aşağıdaki metinle değiştirilmiştir:

Madde 8

Bagaj ve araçların zıyaı veya hasarından doğan sorumluluğun sınırı

- 1 Kabin bagajının uğradığı zıya veya hasardan dolayı taşıyanın sorumluluğu, hiçbir hâlde, her taşıma için yolcu başına 2.250 hesap birimini aşamaz.
- 2 Araçlar ve içlerinde veya üzerlerinde taşınan her çeşit bagajın uğradığı zıya ve hasardan dolayı taşıyanın sorumluluğu, hiçbir hâlde, her taşıma için araç başına 12.700 hesap birimini aşamaz.
- 3 Birinci ve ikinci paragraflarda belirtilenler dışındaki bagajın zıyaı veya hasarından dolayı taşıyanın sorumluluğu, hiçbir hâlde, her taşıma için yolcu başına 3.375 hesap birimini aşamaz.
- 4 Taşıyan ve yolcu, taşıyanın sorumluluğuna, zararın tamamından indirilmek üzere aracın uğrayacağı zıya veya hasar için 330 hesap birimi, diğer bagajın uğrayacağı zıya veya hasar için de yolcu başına 149 hesap birimini aşmayacak bir muafiyetin uygulanması hususunda anlaşabilirler.

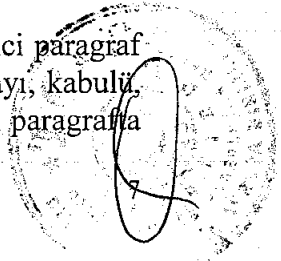
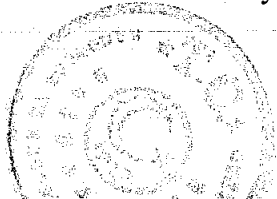
MADDE 8

Sözleşmenin 9 uncu maddesi aşağıdaki metinle değiştirilmiştir:

Madde 9

Hesap Birimi ve dönüştürme

- 1 Bu Sözleşmede sözü edilen Hesap Birimi, Uluslararası Para Fonu Tarafından tanımlanan Özel Çekme Hakkı'dır. 3 üncü maddenin 1 inci paragrafında, 4bis maddesinin 1 inci paragrafında, 7 inci maddenin 1 inci paragrafında ve 8 inci madde de belirtilen miktarlar davanın görüldüğü mahkemenin bulunduğu Devletin, karar tarihindeki veya tarafların anlaştığı bir tarihteki Özel Çekme Hakkına atıfla bu para biriminin değeri esas alınarak, ulusal para birimine dönüştürülecektir. Uluslararası Para Fonunun üyesi olan bir Taraf Devletin Özel Çekme Hakkı olarak Ulusal para biriminin değeri, Uluslararası Para Fonu'nun söz konusu tarihte faaliyetlerinde ve işlemlerinde uygulanan değerlendirme yöntemine göre hesaplanmalıdır. Uluslararası Para Fonunun üyesi olmayan bir Taraf Devletin Özel Çekme Hakkı olarak ulusal para biriminin değeri söz konusu Taraf Devlet tarafından saptanacak bir yolla hesaplanacaktır.
- 2 Bununla birlikte, Uluslararası Para Fonunun üyesi olmayan ve mevzuatı 1 inci paragraf hükümlerinin uygulanmasına izin vermeyen bir Devlet, bu Sözleşmenin onayı, kabulü, tasdiki veya Sözleşmeye katılma esnasında veya daha sonra her zaman, 1 inci paragrafa



belirtilen Hesap Biriminin 15 altın franka eşit olacağını beyan edebilir. Bu fıkrada sözü edilen altın frank, binde bir oranında dokuz yüz ayarındaki atmış beş buçuk miligram altına karşılık gelir. Altın frankın ulusal para birimine dönüştürülmesi ilgili Devletin kanunları uyarınca yapılmalıdır.

- 3 1 inci fıkranın son cümlesinde belirtilen hesaplama yöntemi ve 2 inci paragrafta belirtilen dönüştürme yöntemi, Taraf Devletlerin ulusal para birimlerinde mümkün olduğunca, 1 inci paragrafın ilk üç cümlesinin uygulanmasından ortaya çıkacağı üzere 3 üncü maddenin 1 inci paragrafı, 4bis maddesinin 1 inci paragrafı, 7 inci maddenin 1 inci paragrafı ve 8 inci maddedeki miktarlar için aynı gerçek değeri gösterecek şekilde yapılmalıdır. Devletler, duruma göre 1 inci paragrafta göre hesaplama yöntemini veya 2 inci paragrafta dönüştürme işleminin sonucunu, Sözleşmenin onay, kabul, tasdik veya Sözleşmeye katılma belgesini tevdi ederken ve bir değişiklik olduğu zaman Genel Sekretere bildirmelidir.

MADDE 9

Sözleşmenin 16 ncı maddesinin 3 üncü paragrafı aşağıdaki metinle değiştirilmiştir:

- 3 Zamanaşımını durduran veya kesen sebepler davanın açıldığı mahkemenin hukukuna tabidir. Ancak, hiçbir halde, aşağıdaki sürelerden biri geçtikten sonra bu Sözleşme hükümlerine göre dava açılmaz.
- (a) Hangisi daha sonra meydana gelmiş ise, yolcunun, gemiden indiği veya inmesi gereken tarihten itibaren beş yıl veya daha önce ise tahliye edildiği tarihle başlayan veya tahliyenin gerçekleşmiş olması gereken tarihten itibaren hangisi daha sonra gerçekleştiyse; veya tahliye edilmesi gereken tarih daha erken ise beş yıllık bir dönem
 - (b) davacının gemi kazasından kaynaklanan bedensel zararı veya zıya veya hasarı bildiği veya bilmesi gereken tarihten itibaren üç yıl.

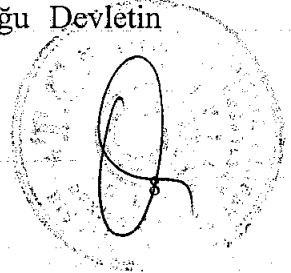
MADDE 10

Sözleşmenin 17 inci maddesi aşağıdaki metinle değiştirilmiştir:

Madde 17

Yetkili mahkeme

- 1 Bu Sözleşmenin 3 üncü ve 4 üncü maddelerine göre açılacak davalar, davacının seçimine göre, mahkemenin bu Sözleşme'ye taraf bir Devlette yer alması şartıyla ve bir Devlette birden fazla yetkili mahkeme olması ihtimalinde Taraf Devletin uygun olanı belirleyen iç hukuk mevzuatına tabi olarak:
- (a) davalının ikametgâhı veya asıl iş yerinin bulunduğu Devletin mahkemesinde, veya
 - (b) taşıma sözleşmesinde belirtilen kalkış veya varış yerinin bulunduğu Devletin mahkemesinde, veya



(c) davacının yerleşim yeri veya mutat meskeninin bulunduğu ülkede davalının iş yerinin olması ve davalının bu Devletin yargı yetkisine tabi olması halinde bu Devletin mahkemesinde, veya

(d) davalının iş yerinin taşıma sözleşmesinin yapıldığı ülkede bulunması ve davalının bu Devletin yargı yetkisine tabi olması halinde taşıma sözleşmesinin yapıldığı Devletin mahkemesinde açılabilir.

2 Bu Sözleşmenin, 4bis maddesi uyarınca açılacak davalar, davacının seçimine bağlı olarak, 1 inci paragrafa göre taşıyana veya fiili taşıyana karşı dava açılacak mahkemelerden birinde açılabilir.

3 Taraflar zarara yol açan olayın meydana gelmesinden sonra zarara ilişkin tazminat talepleri için yetki veya tahkim sözleşmesi yapabilirler.

MADDE 11

Aşağıdaki metin Sözleşmeye madde 17bis olarak eklenmiştir:

Madde 17bis

Tanıma ve tenfiz

1 17 inci madde uyarınca yetkili bir mahkeme tarafından verilen olağan yargı denetimine tabi olmadığı için verildiği Devlette icra edilebilir her hüküm aşağıdaki haller hariç taraf Devletlerce tanınacaktır:

(a) Hükümün sahtecilikle elde edilmesi; veya

(b) Davalıya uygun bildirimin yapılmaması ve davasını savunmak için adil savunma hakkının verilmemesi

2 1 inci paragrafa göre tanınan bir karar her Taraf Devlette bu Devletteki gerekli işlemler yerine getirilince tenfiz edilebilir. Gerekli işlemler davanın yeniden görülmesine izin veremez.

3 Bu Protokole Taraf bir Devlet hükümlerin tanınması ve tenfizinde asgari olarak 1 inci ve 2 inci paragraftaki şartları taşıması şartıyla 1 inci ve 2 inci paragraftakilerden daha farklı bir usul uygulayabilir.

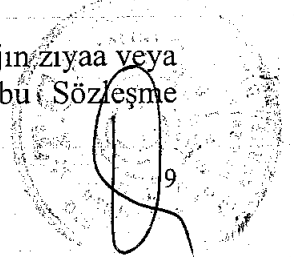
MADDE 12

Sözleşmenin 18 inci maddesi aşağıdaki metinle değiştirilmiştir:

Madde 18

Sözleşmeden doğan hükümlerin geçersizliği

Yolcunun ölümü veya yaralanması sonucunu doğuran olaydan veya bagajın zıya veya hasara uğramasından önce yapılmış olan sözleşmelerde yer alan, bu Sözleşme



hükümlerine göre yolcuya karşı sorumlu herhangi bir kişinin sorumluluğunu kaldıran veya 8 inci maddenin dördüncü paragrafı hükmü saklı kalmak kaydıyla, bu Sözleşmede öngörülen sorumluluk sınırlarını indiren veya taşıyana veya fiilî taşıyana düşen ispat yükünün yerini değiştiren veya 17 inci maddenin 1 inci veya 2 inci paragrafında belirtilen seçeneği sınırlama etkisi doğuran her şart hükümsüzdür. Şartın hükümsüzlüğü, taşıma sözleşmesinin geçersizliği sonucunu doğurmaz.

MADDE 13

Sözleşmenin 20 inci maddesi aşağıdaki metinle değiştirilmiştir:

Madde 20

Nükleer zarar

Nükleer bir kaza sonucu oluşan zarardan bu Sözleşmeye göre sorumluluk şu hallerde doğmaz:

- (a) Nükleer tesis işleteni söz konusu zarardan 28 Ocak 1964 tarihli Ek Protokol ile değişik 29 Temmuz 1960 tarihli Nükleer Enerji Alanında Üçüncü Şahıslara Karşı Hukuki Sorumluluğuna İlişkin Paris Sözleşmesi veya 21 Mayıs 1963 tarihli Nükleer Zarara İlişkin Hukuki Sorumluluk Hakkında Viyana Sözleşmesi veya bunların yürürlükte olan değişik hali veya Protokolü uyarınca sorumlu ise, veya
- (b) Nükleer tesis işleteni, söz konusu zarardan her bakımdan Paris veya Viyana Sözleşmesi veya bunların yürürlükte olan tadili veya Protokolü gibi zarar gören kişilerin lehine olan milli hukuk hükümleri uyarınca sorumlu ise.

MADDE 14

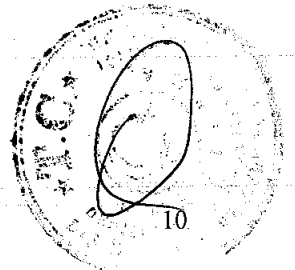
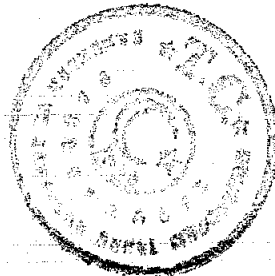
Örnek sertifika

- 1 Protokolün ekinde bulunan örnek sertifika, ek olarak Sözleşmeye dâhil edilecektir.
- 2 Aşağıdaki metin Sözleşmeye 1bis maddesi olarak eklenmiştir:

“Madde 1bis

Ek

Bu Sözleşmenin eki, Sözleşmenin ayrılmaz bir parçasını oluşturur.”



MADDE 15**Yorumlama ve uygulama**

- 1 Sözleşme ve bu Protokol, Protokol'ün Tarafları arasında, tek bir belge olarak değerlendirilir ve yorumlanır.
- 2 Bu Protokolle değiştirilen Sözleşme, bu Protokol'e tabi her taraf Devlet bakımından yürürlüğe girmesinden sonra meydana gelen olaylardan ortaya çıkan istemlere uygulanır.
- 3 Sözleşmenin bu Protokolle değiştirilen 1'den 22'ye kadar olan maddeleri, bu Protokolün 17'den 25'e kadar olan maddeleriyle ve ek ile birlikte, 2002 tarihli, Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu İle Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesini oluşturur ve bu şekilde adlandırılır.

MADDE 16

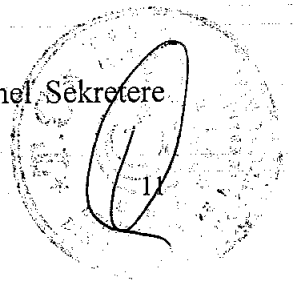
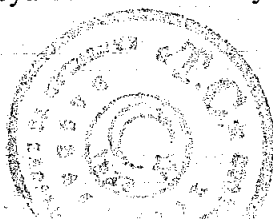
Aşağıdaki metin Sözleşmeye madde 22bis olarak eklenmiştir.

Madde 22bis**Son hükümler**

Bu Sözleşmenin son hükümleri; 1974, Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesinin 2002 Protokolünün 17'den 25'e kadar olan maddeleridir. Sözleşmede taraf Devletlerden bahsedildiği hallerde bu, Protokole taraf Devletlerin de kastedildiği anlamına gelir.

SON HÜKÜMLER**MADDE 17****İmza, onay, kabul, uygun bulma ve katılma**

- 1 Bu Protokol, Örgütün Genel Merkezinde 1 Mayıs 2003 tarihinden 30 Nisan 2004 tarihine kadar imzaya ve bundan sonra katılıma açık olacaktır.
- 2 Devletler, Bu Protokolün kendilerini bağlamasına yönelik iradelerini şu yollarla ifade edebilirler:
 - (a) Onay, kabul veya uygun bulma için çekince koymaksızın imzaladıkları takdirde; veya
 - (b) Onay, kabul veya uygun bulmayı müteakiben onay, kabul veya uygun bulmaya tabi imza ile; veya
 - (c) Katılma ile.
- 3 Onay, kabul, uygun bulma veya katılma bu etkiye sahip bir belgenin Genel Sekretere



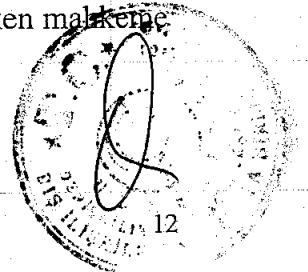
tevdi edilmesi ile olur.

- 4 Bütün taraf Devletler bakımından bu Protokole ilişkin herhangi bir değişikliğin yürürlüğe girmesinden sonra veya bu taraf Devletler açısından değişikliğin yürürlüğe girmesi için gerekli tüm işlemlerin tamamlanmasını müteakiben tevdi edilen herhangi bir onay, kabul, uygun bulma veya katılma belgesinin bu Protokolün değişik haline uygulanacağı kabul edilir.
- 5 Bir Devlet bu Protokolün kendisi için bağlayıcı olması yönündeki iradesini , taraf olması halinde aşağıdakilerin bu Protokolün 20 inci maddeye göre kendisi bakımından yürürlüğe gireceği tarihten itibaren feshini ihbar etmedikçe açıklayamaz:
 - (a) 13 Aralık 1974 tarihinde, Atina'da imzalanan, Yolcuların ve Bagajlarının Denizyolu İle Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesi;
 - (b) 19 Kasım 1976 tarihinde, Londra'da imzalanan, Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu İle Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesine ait Protokol; ve
 - (c) 29 Mart 1990 tarihinde, Londra'da imzalanan, Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu İle Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesini tadil eden 1990 Protokolü.

MADDE 18

Birden fazla hukuk sistemine sahip devletler

- 1 Bir Devlet bu Protokol kapsamında ele alınan konulara ilişkin olarak farklı hukuk sistemlerine sahip iki veya daha fazla ülkesel birime sahip ise; imza, onay, kabul, uygun bulma veya katılma sırasında bu Protokolün tüm ülkesel birimlerde veya sadece birinde veya birkaçında uygulanacağını beyan edebilir ve bu beyanını her zaman başka bir beyanname ile değiştirebilir.
- 2 Bu ve benzeri tüm beyanlar Genel Sekretere bildirilmeli ve bu Protokolün geçerli olduğu ülkesel birimler açıkça belirtilmelidir.
- 3 Böyle bir beyanda bulunan Taraf Devlet bakımından:
 - (a) geminin kayıtlı bulunduğu Devlet ve zorunlu sigorta sertifikasıyla ilgili olarak sertifikayı düzenleyen veya onaylayan Devlet ayrı ayrı geminin sicilde kayıtlı bulunduğu ve sertifikayı düzenleyen veya onaylayan ülkesel birim olarak değerlendirilmelidir;
 - (b) iç hukukun gerektirdikleri, milli sorumluluk sınırı ve milli para birimi sırasıyla ülkesel birimin hukukun gerektirdikleri, ülkesel birimin sorumluluk sınırı ve ülkesel birimin para birimi olarak değerlendirilmelidir; ve
 - (c) mahkemeler ve Taraf Devletlerde tanınması gereken mahkeme kararları ayrı ayrı ilgili ülkesel birimin mahkemeleri ve ülkesel birimde tanınması gereken mahkeme kararları olarak değerlendirilmelidir.



MADDE 19

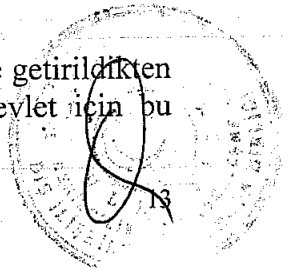
Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Örgütleri

- 1 Bu Protokol kapsamındaki bazı yetkiler Bağımsız Devletler tarafından kurulan bir Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Örgütü'ne devredilmişse bu Örgüt bu Protokolü imzalayabilir, onaylayabilir, kabul edebilir, uygun bulabilir veya bu Protokole katılabilir. Bu Protokole taraf olan bir Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Örgütü, bu Protokol kapsamında yer alan konularda yetki sahibi olduğu ölçüde bir Taraf Devletin hak ve yükümlülüklerine sahip olmalıdır.
- 2 Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Örgütü'nün yetkiye sahip olduğu konularda oy hakkını kullanması halinde Örgüt, bu Protokolün Tarafları olan ve ilgili konuya ilişkin yetkilerini devretmiş Üye Devletlerin sayısına eşit oy sayısına sahip olmalıdır. Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Örgütü oy hakkını, Üye Devletlerinin oy haklarını kullanmaları halinde kullanamaz; Örgütün oy hakkını kullanması halinde de Üye Devletler oy haklarını kullanamazlar.
- 3 Bu Protokolün 20 inci ve 23 üncü maddeleri dâhil ancak bunlarla sınırlı olmamak koşuluyla Taraf Devletlerin sayısının ilgili olduğu durumlarda, Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Örgütü, Taraf Devlet olan ve Örgütü oluşturan Üye Devletlere ilaveten bir Taraf Devlet olarak sayılmaz.
- 4 İmza, onay, kabul, uygun bulma veya katılma sırasında Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Örgütü Genel Sekretere beyanda bulunmalıdır. Bu beyanında bu Protokolü imzalayan veya bu Protokole Taraf olan ve Örgütü oluşturan Üye Devletler tarafından söz konusu Örgüte Bu Protokol kapsamında yer alan yetkilerden hangilerinin devredildiği ve söz konusu yetkiyle ilgili diğer kısıtlamalar belirtilmelidir. Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Örgütü, bu paragrafa göre beyannamede belirtilen yeni yetki devirleri dâhil olmak üzere, yetkinin dağıtılmasıyla ilgili herhangi bir değişikliği Genel Sekretere derhal bildirmelidir. Bu ve benzeri beyanlar Genel Sekreter tarafından Bu Protokolün 24 üncü maddesi uyarınca erişime açık hale getirilmelidir.
- 5 Bu Protokole Taraf olan Bölgesel Ekonomik Entegrasyon Örgütünün Üyeleri olan Taraf Devletler, 4 üncü paragrafa göre Örgüte hangi yetkilerin devredildiğinin tam olarak beyan edilmediği veya bildirilmediği hallerde Bu Protokolce kapsanan tüm konularda yetki sahibi olarak değerlendirilmelidir.

MADDE 20

Yürürlüğe girme

- 1 Bu Protokol 10 Devlet tarafından onay, kabul veya uygun bulma bakımından bir çekince konulmadan imzalandığı veya onay, kabul, uygun bulma veya katılma belgesinin Genel Sekretere tevdi edildiği tarihi müteakip on ikinci ayda yürürlüğe girecektir.
- 2 Bu Protokolü 1 inci paragrafta belirtilen yürürlüğe girme koşulları yerine getirildikten sonra onaylayan, kabul eden, uygun bulan veya Protokole katılan Devlet için bu



Protokol 1 inci paragrafta uyarınca bu Protokol yürürlüğe girmeden önce olmamak üzere ilgili Devlet tarafından gerekli belgenin tevdi edildiği tarihten üç ay sonra yürürlüğe girer.

MADDE 21

Fesih

- 1 Bu Sözleşme taraf Devlet bakımından yürürlüğe girdiği tarihten sonra herhangi bir zamanda bu Devlet tarafından feshedilebilir.
- 2 Fesih bildirimi, buna ilişkin belgenin Örgüt Genel Sekreterine tevdi ile yerine getirilir,
- 3 Fesih, feshe ilişkin belgenin tevdi edilmesinden on iki ay veya fesih belgesinde belirtilen daha uzun süreden sonra hüküm ifade eder.
- 4 Bu Protokole Taraf Devletler arasında, 25 inci madde uyarınca Sözleşmenin herhangi birisi tarafından feshedilmesi hiçbir şekilde bu Protokolle tadil edilmiş Sözleşmenin feshedilmesi olarak anlaşılmaz.

MADDE 22

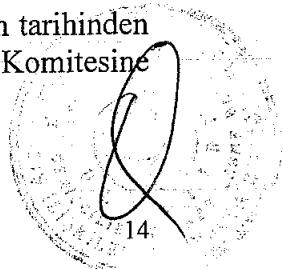
Gözden geçirme ve değiştirme

- 1 Örgüt, bu Sözleşme'nin gözden geçirilmesi veya değiştirilmesi için bir konferans düzenleyebilir.
- 2 Örgüt, Taraf Devletlerden en az üçte birinin talebi üzerine bu Protokolün gözden geçirilmesi veya değiştirilmesi için bir Taraf Devletler, Konferans düzenlemelidir.

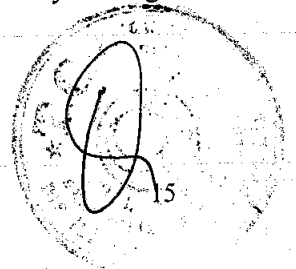
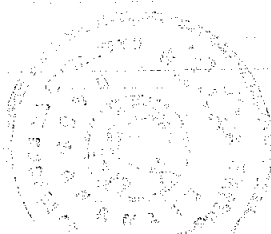
MADDE 23

Sınırların değiştirilmesi

- 1 22 inci madde hükmü saklı kalmak kaydıyla bu Protokolle değiştirilmiş Sözleşmenin 3 üncü maddesinin 1 inci paragrafında, 4bis maddesinin 1 inci paragrafında, 7 inci maddenin 1 inci paragrafında ve 8 inci maddede yer alan limitlerin değiştirilmesi için özel bir usul uygulanacaktır.
- 2 Bu Protokolle değişik Sözleşmenin 3 üncü maddesinin 1 inci paragrafında, 4bis maddesinin 1 inci paragrafında, 7 inci maddesinin 1 inci paragrafında ve 8 inci maddesinde belirtilen muafiyetler dâhil sınırların değiştirilmesine ilişkin her teklif bu Protokole taraf Devletlerden, her halde altıdan az olmamak üzere, en az yarısının istemi üzerine Genel Sekreter tarafından taraf Devletlerin tümüne ve Örgütün tüm üyelerine bildirilir.
- 3 Yukarıda belirtildiği şekilde teklif edilen ve bildirilen her değişiklik bildirim tarihinden en az altı ay sonraki bir tarihte değerlendirilmek üzere Örgütün Hukuk Komitesine (bundan sonra "Hukuk Komitesi olarak" anılacaktır) sunulur.



- 4 Örgüte üye olsun veya olmasın bu Protokolle gözden geçirilmiş Sözleşmeye taraf olan bütün Devletler Hukuk Komitesinin değişikliklerin değerlendirilmesi ve kabul edilmesi için yapılacak görüşmelerine katılmaya yetkilidir.
- 5 Değişiklikler 4 üncü paragrafta belirtilen şekilde genişletilen Hukuk Komitesinde hazır bulunan ve oy kullanan bu Protokolle gözden geçirilmiş Sözleşmeye taraf olan Devletlerin üçte iki çoğunluğuyla kabul edilir. Bu Protokolle gözden geçirilmiş Sözleşmeye taraf olan Devletlerin en azından yarısının oylama sırasında hazır bulunması şarttır.
- 6 Sınırların değiştirilmesine ilişkin bir teklif üzerine işlem yapılırken, Hukuk Komitesi olay deneyimlerini, özellikle de bunlardan kaynaklanan zararları, para değerindeki değişiklikleri ve teklif edilen değişikliğin sigorta maliyeti üzerindeki etkisini dikkate alır.
- 7 (a) Bu maddeye göre sınırların değiştirilmesi bu Protokolün imzaya açıldığı veya bir önceki tadilatın yürürlüğe girdiği tarihten itibaren beş yıl geçmedikçe değerlendirmeye alınamaz.
(b) Sınır hiçbir halde bu Protokolle gözden geçirilmiş Sözleşmede yer alan sınırın bu Protokolün imzaya açıldığı tarihten itibaren yıllık yüzde altı oranla birleşik faize tabi tutulmasıyla hesaplanan meblağı aşacak şekilde artırılamaz.
(c) Sınır hiçbir halde, bu Protokolle gözden geçirilmiş Sözleşmede yer alan sınırın üç katını aşacak şekilde artırılamaz.
- 8 5 inci paragrafa göre kabul edilen her türlü değişiklik Örgüt tarafından Taraf Devletlerin tümüne bildirilir. Değişiklik kabul edildiği zaman taraf olan Devletlerin en az dörtte biri Genel Sekretere değişikliği kabul etmediklerini bildirmedikçe değişiklik bildirimden itibaren on sekiz aylık süre sonunda kabul edilmiş varsayılır. Bu halde değişiklik reddedilir ve geçerli olmaz.
- 9 8 inci paragrafa göre kabul edildiği varsayılan bir değişiklik kabul edildikten on sekiz ay sonra yürürlüğe girer.
- 10 21 inci maddenin 1 inci ve 2 inci paragraflarına göre değişiklik yürürlüğe girmeden en az altı ay önce bu Protokolü feshetmedikçe Taraf Devletlerin tümü değişiklikle bağlıdır. Fesih, değişiklik yürürlüğe girdiği zaman hüküm doğurur. Bu halde fesih değişiklik yürürlüğe girdiği zaman etkisini doğurur.
- 11 Bir değişiklik yapıldı da değişikliğin yürürlüğe girmesi için on sekiz aylık süre geçmeden taraf olan bir Devlet değişiklik yürürlüğe girerse değişiklikle bağlıdır. Bu süreden sonra taraf olan bir Devlet 8 inci paragrafa göre kabul edilen değişiklik ile bağlıdır. Bu fıkrada sözü edilen durumlarda bir Devlet değişiklik yürürlüğe girdiği zaman veya daha sonra olması halinde bu Protokol bu Devlet bakımından yürürlüğe girdiği zaman bu değişiklikle bağlı hale gelir.



MADDE 24

Tevdi makamı

1 Bu Protokol ve 23 üncü maddeye göre kabul edilen her türlü değişiklik Genel Sekretere tevdi edilmelidir.

2 Genel Sekreter:

- (a) Bu Protokolü imzalayan veya bu Protokole katılan tüm Devletleri aşağıdaki konularda bilgilendirmelidir:
 - (i) tarih bilgileriyle birlikte her yeni imza veya onay, kabul, tasdik veya katılım belgesinin tevdii;
 - (ii) bu Protokol ile gözden geçirilen Sözleşmenin 9 uncu maddesi 2 inci ve 3 üncü paragrafları, 18 inci maddenin 1 inci paragrafı ve 19 uncu maddenin 4 üncü paragrafı kapsamındaki tüm beyanlar ve bildirimler;
 - (iii) bu Protokolün yürürlüğe gireceği tarih;
 - (iv) bu Protokolün 23 üncü maddesinin 2 inci paragrafı uyarınca yapılan sınırlarda değişiklik teklifi;
 - (v) bu Protokolün 23 üncü maddesinin 5 inci paragrafı uyarınca kabul edilen herhangi bir değişiklik;
 - (vi) bu Protokolün 23 üncü maddesinin 8 inci paragrafına göre kabul edilmiş sayılan herhangi bir değişiklik ile bu değişikliğin aynı maddenin 9 uncu ve 10 uncu paragrafları uyarınca yürürlüğe gireceği tarih;
 - (vii) bu Protokolün feshine ilişkin herhangi bir belgenin tevdii ile tevdi tarihi ve yürürlüğe gireceği tarih;
 - (viii) bu Protokolün herhangi bir maddesine göre yapılan herhangi bir bildirim;
- (b) Bu Protokolü imzalayan veya katılımında bulunan tüm Devletlere tasdikli gerçek kopyaları iletmelidir.

3 Bu Protokol yürürlüğe girer girmez Birleşmiş Milletler Antlaşmasının 102 inci maddesi uyarınca kayıt altına alınması ve yayınlanması için Genel Sekreter tarafından Birleşmiş Milletler Sekreteryasına iletilmelidir.

MADDE 25

Diller

Bu Protokol Arapça, Çince, İngilizce, Fransızca, Rusça ve İspanyolca dillerinde her bir metin

EK
YOLCULARIN ÖLÜMÜNDEN VEYA YARALANMALARINDAN DOĞAN
SORUMLULUĞA İLİŞKİN SİGORTA VEYA
DİĞER FİNANSAL TEMİNAT SERTİFİKASI

2002 tarihli, Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmenin 4bis maddesine uygun olarak hazırlanmıştır.

Gemi Adı	Ayır edici sayı veya harfler	IMO Gemi Kimlik Numarası	Sicil Limanı	Fiilen taşımayı yapan taşıyanın işletme merkezinin tam adı ve adresi.

Bu belge ile yukarıda adı geçen geminin, 2002 tarihli Yolcuların ve Bagajının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesinin, 4bis maddesindeki şartlara uygun geçerli bir sigorta poliçesinin veya başka bir finansal teminatının olduğu onaylanır.

Teminat Türü

Teminat Süresi

Sigortacının/sigortacıların ve/veya garantörün/garantörlerin adı ve adresi

Adı

Adresi

Bu sertifikatarihine kadar geçerlidir

..... Hükümeti tarafından düzenlenmiş veya onaylanmıştır.

(İlgili Devletin tam tavsifi)

VEYA

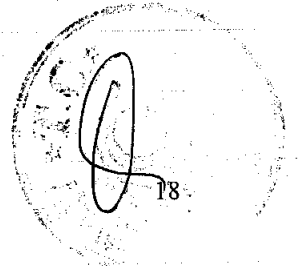
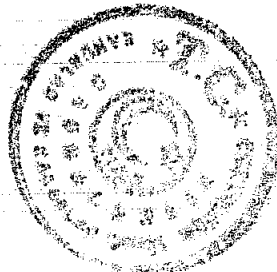
Bir Taraf Devlet, 4bis maddesinin, 3 üncü paragrafından yararlandığında aşağıdaki metin kullanılmalıdır:

Bu sertifikatarafından (kurum veya kuruluşun adı)hükümetinin (İlgili Devletin tam tavsifi) yetkisi altında düzenlenmiştir. . .

(Yer)

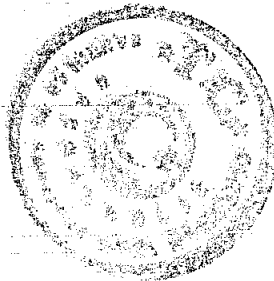
(Tarih)

(Belgeyi düzenleyen veya onaylayan yetkilinin imzası ve unvanı)



Açıklamalar:

- 1 İstenirse, ilgili Devletin tavsifine sertifikanın düzenlendiği ülkenin yetkili kamu kurumuna yapılan bir atıf da dâhil edilebilir.
- 2 Toplam teminat miktarı birden fazla sayıda kaynak tarafından sağlandıysa, her birinin miktarı ayrı ayrı gösterilmelidir.
- 3 Teminat farklı biçimlerde sağlanıyorsa bunlar numaralandırılmalıdır.
- 4 "Teminat Süresi" kaydı söz konusu teminatın yürürlüğe girdiği tarihi belirtmelidir.
- 5 Sigortacının/sigortacıların ve/veya garantörün/garantörlerin "Adresi" kaydı sigortacının/sigortacıların ve/veya garantörün/garantörlerin asıl iş merkezini belirtmelidir. Uygunsa, sigortanın veya teminatın tesis edildiği iş merkezi belirtilir.

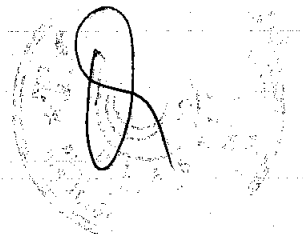
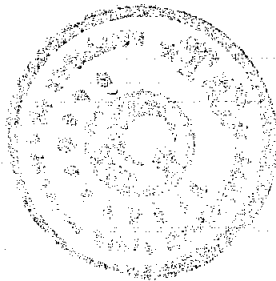


Orijinal metni Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Sekreteri'ne tevdi edilmiş, 1 Kasım 2002 günü Londra'da düzenlenen ve Bagajların Deniz Yolu İle Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesinin Ait 2002 Tarihli Protokolü'nün aslına uygun tasdikli suretidir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü Genel Sekreteri adına,

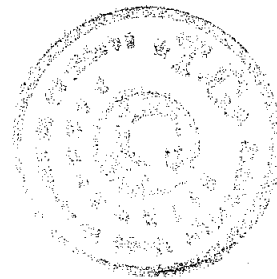
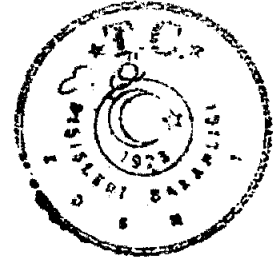
(İmza)

Londra



BEYAN

Türkiye Cumhuriyeti Hükümeti, Taraf Devletlerin mahkeme kararlarının tanınması ve tenfizine ilişkin 11. maddeyi, sadece tanıdığı ve diplomatik ilişkisi olan devletler için uygulayacağını beyan eder.



1974, YOLCULARIN VE BAGAJININ DENİZ YOLU İLE TAŞINMASINA İLİŞKİN

ATİNA SÖZLEŞMESİ

(Atina, 13 Aralık 1974)

BU SÖZLEŞMEYE TARAF OLAN DEVLETLER,

Yolcuların ve bagajının deniz yolu ile taşınmasına ilişkin belirli kurallar koyan bir anlaşmanın arzu edildiğini **KABUL EDEREK**,

Bu amaçla bir Sözleşme yapmaya **KARAR VERMİŞLER** ve aşağıdaki hususlarda mutabık kalmışlardır:

Madde 1

Tanımlar

Bu Sözleşmede yer alan terimler, aşağıda belirtilen anlamlarda kullanılmıştır:

- 1.(a) “Taşıyan”, taşıma ister bizzat onun tarafından; isterse bir fiilî taşıyan tarafından icra edilmiş olsun, taşıma sözleşmesini akdeden veya taşıma sözleşmesi hesabına akdedilen kişiyi ifade eder;
- (b) “Fiilî taşıyan”, taşıyandan farklı bir kişi olup, bir geminin maliki, kiracısı veya işleteni olarak taşımanın tamamını veya bir kısmını icra eden kişiyi ifade eder;
2. “Taşıma sözleşmesi”, halin icabına göre, yolcunun veya yolcu ve bagajının deniz yolu ile taşınması için taşıyan tarafından veya onun hesabına akdedilen sözleşmeyi ifade eder.
3. “Gemi”, hava yastıklı araçlar hariç olmak üzere, sadece denizde hareket edebilen araçları ifade eder.
4. “Yolcu”,
 - (a) Bir taşıma sözleşmesine istinaden; veya,



(b) Taşıyanın muvafakati ile bu Sözleşme ile düzenlenmemiş bir eşya taşıma sözleşmesinin konusu olan araca veya hayvanlara nezaret etmek üzere gemide taşınan kişileri ifade eder;

5. "Bagaj" aşağıdakiler hariç olmak üzere taşıyan tarafından bir taşıma sözleşmesine istinaden taşınan her türlü mal ve aracı ifade eder:

(a) Bir charter parti, konşimento veya özellikle bir eşya taşıma sözleşmesine istinaden taşınan mallar ve araçlar,

(b) Canlı hayvanlar.

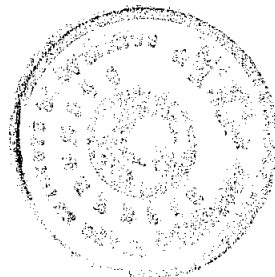
6. "Kabin bagajı", yolcunun kamarası içinde veya başka bir surette kendi zilyetliğinde veya koruması ya da kontrolü altında bulundurduğu bagajını ifade eder. Bu maddenin 8 inci paragrafı ile 8 inci maddenin uygulanması hariç olmak üzere, yolcunun aracının içinde veya üzerinde bulundurduğu bagajı da kabin bagajı sayılır;

7. "Bagajın ziyai veya hasarı", gemi ile taşınmış veya taşınmış olması lazım gelen bagajın, iş ihtilaflarından kaynaklanan gecikmeler hariç, geminin gideceği yere ulaşmasından itibaren makul bir süre zarfında yolcuya iade edilmemesinden doğan maddî zararları kapsar;

8. "Taşıma", aşağıdaki süreleri kapsar.

(a) Yolcu ve onun kabin bagajı bakımından, yolcunun ve/veya onun kabin bagajının gemide bulundukları süreyi veya yükleme ya da boşaltma süresini veya ücretinin taşıma ücretine dâhil olması ya da kullanılan aracın taşıyan tarafından yolcunun emrine tahsis edilmiş olması şartıyla, bunların karadan gemiye veya gemiden karaya götürülmeleri amacıyla su üzerinde yapılan talî taşımalarda geçen süreyi kapsar. Bununla beraber, yolcu bakımından taşıma, onun bir deniz terminalinde ya da istasyonunda veya rıhtımda yahut diğer herhangi bir liman tesisinde bulunduğu süreyi kapsamaz;

(b) Kabin bagajı bakımından, eğer bagaj, taşıyan ya da onun yardımcısına veya temsilcisine teslim edilmiş ve yolcuya iade edilmemişse bir deniz terminali ya da istasyonunda veya rıhtımda yahut diğer herhangi bir liman tesisinde geçen süreyi de kapsar;



(c) Kabin bagajı dışındaki diğer bagaj bakımından, bunların taşıyan ya da yardımcısı veya temsilcisi tarafından kıyıda veya güvertede teslim alındıkları andan iade edildikleri ana kadar geçen süreyi kapsar;

9. "Uluslararası taşıma", taşıma sözleşmesine göre hareket ve varma yeri iki farklı devlette olan veya aynı devlette olmasına rağmen, taşıma sözleşmesine veya öngörülen yolculuk rotasına göre, başka bir devlette uğranılacak ara limanı olan her türlü taşımayı ifade eder;

10. "Örgüt", Hükümetlerarası İstişari Denizcilik Örgütünü ifade eder.

Madde 2

Uygulama

1. Bu Sözleşme aşağıdaki şartların gerçekleştiği her uluslararası taşımaya uygulanır.

(a) Gemi, bu Sözleşmeye Taraf bir Devlet bayrağını taşıyorsa veya bir devlette tescil edilmişse, veya

(b) Taşıma sözleşmesi, bu Sözleşmeye Taraf bir Devlette akdedilmişse, veya

(c) Taşıma sözleşmesine göre hareket veya varma yeri, bu Sözleşmeye taraf bir Devlette bulunuyorsa.

2. Bu maddenin 1 inci paragrafı hükmüne rağmen, taşıma, yolcular veya bagajlarının başka bir taşıma biçimi ile taşınmasını düzenleyen herhangi bir diğer uluslararası Sözleşme altında, o Sözleşmenin hukuki sorumluluk rejimini düzenleyen hükümlerine tabi ise ve o hükümler deniz yolu taşımaya zorunlu olarak uygulanıyor ise bu Sözleşme uygulanmaz.

Madde 3

Taşıyanın Sorumluluğu

1. Taşıyan, yolcunun ölümünden veya yaralanmasından, bagajının zıyaı veya hasarından doğan zararlardan, zararı doğuran olayın taşıma esnasında ve bizzat kendisinin ya da görevleri kapsamında hareket eden yardımcılarının veya temsilcilerinin kusurundan veya ihmalinden kaynaklanması şartıyla sorumludur.

2. Zararı doğuran olayın taşıma esnasında gerçekleştiğini ve zararın miktarını ispat yükü, davacıya aittir.

3. Yolcunun ölümü veya yaralanması veya kabin bagajının ziyaı veya hasarı, doğrudan doğruya ve dolaylı olarak bir batma, çatma, karaya oturma, infilak veya yangının yahut gemideki bir noksanlığın sonucu ise, aksi ispat edilene kadar taşıyanın veya yardımcıları ile temsilcilerinin görevlerini ifa ederken kusurlu oldukları kabul edilir. Diğer bagajların uğradığı ziya veya hasar için, ziya ya da hasara yol açan olayın doğasından bağımsız olarak aksi ispat edilene kadar, kusurun ve ihmalin var olduğu kabul edilir. Bunlar dışındaki tüm hallerde kusur ve ihmali ispat yükü davacıya aittir.

Madde 4

Fiilî Taşıyan

1. Taşımanın tamamının veya bir kısmının icrası, bir fiilî taşıyana bırakılsa bile, taşıyan bu Sözleşme hükümlerine göre taşımanın tamamından yine sorumludur. Bunun yanı sıra fiilî taşıyan, taşımanın kendisi tarafından icra olunmuş kısmı için, bu Sözleşme hükümlerine tabi ve yetkilidir.
2. Taşıyan, taşımanın fiilî taşıyan tarafından icra edilmesi açısından, görevleri kapsamında hareket eden yardımcılarının veya temsilcilerinin ve fiilî taşıyanın kusurundan veya ihmalinden sorumludur.
3. Taşıyanın, bu Sözleşme kapsamında yükletilmeyen bir borç veya yükümlülüğü üstlenmesi veya ona tanınan bir haktan vazgeçmesi sonucunu doğuran özel anlaşmalar, açık ve yazılı bir kabul olmadıkça, fiilî taşıyan hakkında hüküm ifade etmez.
4. Taşıyan ile fiilî taşıyanın ikisinin de sorumlu olduğu takdirde ve ölçüde, sorumlulukları müşterek ve müteselsildir.
5. Bu maddenin hiçbir hükmü, taşıyan ve fiilî taşıyan arasındaki rücu haklarını etkilemez.

Madde 5

Kıymetli Eşya

Taşıyanın yolcuya ait para, ciro ile devredilebilir menkul kıymetler, altın, gümüş, mücevher, ziynet, sanat eserleri veya diğer kıymetli eşyanın ziyaından veya hasarından sorumlu tutulabilmesi, bu tür eşyanın üzerinde anlaşıldığı şekilde ona koruması amacıyla teslim edilmiş olmasına bağlıdır. Böyle bir halde taşıyan, 10 uncu maddenin 1 inci paragrafı gereğince daha yüksek bir sorumluluk sınırı kararlaştırılmamışsa, 8 inci maddenin 3 üncü paragrafındaki sınır çerçevesinde sorumlu olur.



Madde 6

Müterafik Kusur

Taşıyan, yolcunun ölümünün veya yaralanmasının yahut bagajındaki ziyanın ya da hasarın, doğrudan doğruya veya dolaylı olarak onun kusurundan veya ihmalinden kaynaklandığını ispatlarsa, davanın açıldığı mahkeme kendi hukukunu uygulayarak, taşıyanın sorumluluğunu kısmen veya tamamen kaldırabilir.

Madde 7

Cismanî Zararda Sorumluluğun Sınırı

1. Yolcunun ölümü veya yaralanması halinde taşıyanın sorumluluğu her halde taşıma başına 700.000 frank sınırlıdır. Tazminat, davanın açıldığı mahkeme hukuku gereğince irat şeklinde tayin edilmek zorunda olsa bile, tayin edilecek iratlar toplamı bu miktarı aşamaz.
2. Bu maddenin 1 inci paragrafına rağmen, Sözleşmeye Taraf bir Devletin ulusal hukukuna göre o devlet kendi tabiiyetinde olan taşıyanlar için kişi başına daha yüksek bir sorumluluk miktarı tespit edebilir.

Madde 8

Bagajın Ziyai veya Hasarı Halinde Sorumluluğun Sınırı

1. Kabin bagajının uğradığı ziya veya hasar için taşıyanın sorumluluğu, yolcu ve taşıma başına 12.500 frank ile sınırlıdır.
2. Araçlar ve içlerinde bulunan her çeşit eşyanın uğradığı ziya ve hasar için taşıyanın sorumluluğu, araç ve taşıma başına 50.000 frank ile sınırlıdır.



3. Bu maddenin 1 ve 2 inci paragraflarında belirtilenler dışındaki bagajın zıya veya hasarı halinde, taşıyanın sorumluluğu yolcu ve taşıma başına 18.000 frank ile sınırlıdır.

4. Taşıyan ve yolcu, taşıyanın sorumluluğu hakkında ziya veya hasarın tamamından indirilmek üzere yolcu başına, aracın uğrayacağı ziya veya hasar için 1750 frankı, diğer bagajın uğrayacağı ziya veya hasar için de 200 frankı aşmayacak bir muafiyet tutarının uygulanması hususunda anlaşabilirler.

Madde 9

Para Birimi ve Tahvil

1. Bu Sözleşmede belirtilen frank deyimi, 900 milyem ayarındaki altının 65.5 miligramından meydana gelen birime atıf olarak kabul edilmelidir.

2. Madde 7 ve 8'de belirtilen miktarlar, bu maddenin 1. Paragrafında belirlenen birime atıf yaparak, o para biriminin resmî değeri temelinde, davanın görüldüğü mahkeme Devletin ulusal para birimine, taraflarca kararlaştırılan tarihte veya karar tarihinde çevrilmelidir. Böyle resmi bir değer yoksa ilgili Devletin yetkili makamları, Bu Sözleşmenin amaçları bakımından resmî değer olarak dikkate aldığı şeyi belirlemelidir.

Madde 10

Sorumluluk Sınırlarına İlişkin Ek Hükümler

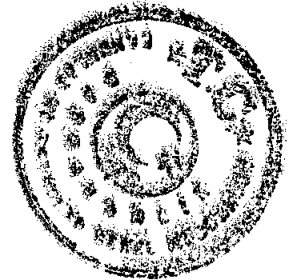
1. Taşıyan ve yolcu, 7 ve 8 inci maddelerde belirtilenlerden daha yüksek sorumluluk sınırlarını, açık şekilde ve yazılı olmak şartıyla kararlaştırabilirler.

2. 7 ve 8 inci maddelerde yazılı sorumluluk sınırlarına, faiz alacakları ve yargılama masrafları dâhil değildir.

Madde 11

Taşıyanın Adamları İçin Def'iler ve Sınırlar

Taşıyanın veya fiilî taşıyanın bir yardımcısı veya temsilcisi aleyhinde bu Sözleşmede öngörölmüş zararlardan biri için dava açılmışsa, bu kişi kendi görevi dâhilinde hareket ettiğini ispatlamak şartıyla,



bu Sözleşmeye göre taşıyan ve fiilî taşıyanın başvurabileceği def'i ve sorumluluğun sınırlanmasına ilişkin hükümlerden istifade eder.

Madde 12

Davaların İçtimai

1. 7. ve 8 inci maddelerde öngörülen sorumluluk sınırlarının etkili olduğu hallerde, bu limitler, yolcunun ölümü veya yaralanmasında yolcu başına yahut bagajının zıyayı veya hasarı için yöneltilen tüm tazminat taleplerinin toplamına uygulanır.

2. Bir fiilî taşıyan tarafından gerçekleştirilen taşımada, taşıyandan ve fiilî taşıyandan ve bunların görevleri dâhilinde hareket eden adamlarından alınacak tazminatların toplamı, bu Sözleşme hükümlerine göre taşıyanın veya fiilî taşıyanın mahkûm edilebileceği en yüksek tutarı aşamaz; şu kadar ki, bu kişilerden hiçbiri kendisine uygulanacak sorumluluk sınırını aşan bir tutardan sorumlu tutulamaz.

3. Taşıyanın veya fiilî taşıyanın yardımcısı veya temsilcisinin, bu Sözleşmenin 11 inci maddesi gereğince 7 ve 8 inci maddelerde öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanacağı bütün hallerde, taşıyandan veya gerektiğinde fiilî taşıyandan ve bunların yardımcıları veya temsilcilerinden alınabilecek tazminatın toplamı tutarı, bu sınırları aşamaz.

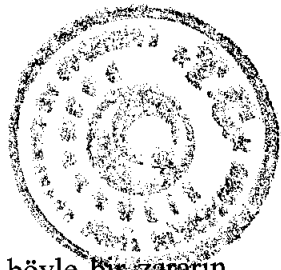
Madde 13

Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkının Kaybı

1. Zarara, böyle bir zarara sebep olmak kastıyla veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinci ile işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyan, 7 inci ve 8 inci maddelerle 10 uncu maddenin birinci fıkrasında öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamaz.

2. Zarara, böyle bir zarara sebep olmak kastıyla veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinci ile işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyanın veya fiilî taşıyanın adamları, belirtilen sorumluluk sınırlarından yararlanamaz.

Madde 14



Taleplerin Dayanağı

Yolcunun ölümü veya yaralanması veya bagajının zıyayı veya hasara uğraması halinde, zararın tazmini için bu Sözleşme hükümlerinde öngörülmeıen bir esasa dayanılarak dava açılmaz.

Madde 15

Bagajın Zıyayı veya Hasar İhbarı

1. Yolcu, aşağıdaki hallerde taşıyan veya temsilcisine yazılı ihbarda bulunur:

(a) Bagajın haricen belli olan hasarı halinde:

(i) Kabin bagajının indirilmesinden önce veya indirilirken;

(ii) Diğer tüm bagaj bakımından, tesliminden önce veya teslim edilirken;

(b) Bagajın haricen belli olmayan hasarı veya zıyayı halinde ise, bagajın indirilmesinden veya tesliminden ya da teslim edilmesi gereken tarihten itibaren on beş gün içinde.

2. Yolcunun bu madde hükümlerine uymaması halinde, aksi ispat edilene kadar bagajı hasarsız olarak aldığı kabul edilir.

3. Bagajın durumu, teslimi sırasında müşterek ekspertiz veya denetim işlemine konu olmuşsa, yazılı ihbara gerek yoktur.

Madde 16

Dava Zamanaşımı

1. Yolcunun ölümü ve yaralanması veya bagajının zıyayı veya hasara uğraması hallerinde açılacak herhangi bir dava iki yıllık bir süre sonunda zamanaşımına uğrar.

2. Zamanaşımı süresi aşağıdaki gibi hesaplanır:



(a) Yolcunun yaralanması halinde, gemiden indiği tarihten;

(b) Yolcunun taşıma esnasında ölmesi halinde, gemiden inmesi gerektiği tarihten, taşıma sırasındaki bir yaralanmanın sonucunda gemiden indikten sonra ölmesi halinde ise, gemiden iniş tarihinden itibaren üç yıl geçmemek şartıyla ölüm tarihinden itibaren;

(c) Bagajın ziyayı veya hasarı halinde ise, gemiden tahliye edildiği tarihten veya tahliye edilmesi gerektiği tarihten hangisi daha sonra gerçekleşmiş ise o tarihten itibaren işlemeye başlar.

3. Zamanaşımını durduran veya kesen sebepler hususunda, davanın açıldığı mahkeme hukuku uygulanır. Ancak, hiçbir halde yolcunun geminin indiği veya inmesi gereken tarihten itibaren üç yıl geçtikten sonra hangisi daha sonra gerçekleşmiş ise o tarihten itibaren bu Sözleşme hükümlerine göre dava açılmaz.

4. Bu maddenin 1, 2 ve 3 üncü paragraflarına rağmen, dava sebebinin ortaya çıkmasından sonra taşıyanın beyanı veya tarafların anlaşması halinde zamanaşımı süresi uzatılabilir. Beyan veya anlaşma yazılı olmalıdır.

Madde 17

Yetkili Mahkeme

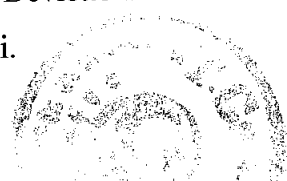
1. Bu Sözleşme çerçevesinde doğan davalar, davacının seçimine göre, mahkemenin bu Sözleşmeye Taraf bir Devlette yer alması şartıyla, aşağıdaki mahkemelerden birinde açabilir.

(a) davalının ikametgâhı veya esas işletme merkezinin bulunduğu yer mahkemesi, veya

(b) taşıma sözleşmesinde gösterilen hareket veya varma yeri mahkemesi, veya

(c) davalının ticari faaliyet gösteriyor olması ve bu Devlette mahkemelere tabi olması durumunda davacının yerleşim yerinin ya da mutad meskeninin bulunduğu bir Devletin mahkemesi, veya

(d) davalının ticari faaliyet gösteriyor olması ve bu Devlette mahkemelere tabi olması durumunda taşıma sözleşmesinin yapıldığı bir Devletin mahkemesi.



2. Taraflar zarara yol açan olayın meydana gelmesinden sonra, zarara ilişkin tazminat talepleri için yetki veya tahkim sözleşmesi yapabilirler.

Madde 18

Anlaşma hükümlerinin geçersizliği

Yolcunun ölümü veya yaralanması sonucunu doğuran olaydan veya bagajın zıyaa veya hasara uğramasından önce yapılmış olan anlaşmalarda yer alan, taşıyanın sorumluluğunu kaldıran veya 8 inci maddenin dördüncü fıkrası hükmü saklı kalmak kaydıyla, bu Sözleşmede öngörülen sorumluluk sınırlarını azaltan veya taşıyana düşen ispat yükünü değiştiren veya 17 nci maddenin birinci fıkrasında belirtilen seçeneği sınırlama etkisi doğuran her şart hükümsüzdür. Şartın hükümsüzlüğü, taşıma anlaşmasının geçersizliği sonucunu doğurmaz.

Madde 19

Sorumluluk Sınırlandırmasına İlişkin Diğer Sözleşmeler

Bu Sözleşme, taşıyanın veya fiilî taşıyanın ya da bunların yardımcıları veya temsilcilerinin, gemi maliklerinin sorumluluklarının sınırlandırılmasına ilişkin uluslararası sözleşmelerde belirtilen hak ve yükümlülükleri etkilemez.

Madde 20

Nükleer Zarar

Nükleer bir kaza sonucu oluşan zarardan bu Sözleşmeye göre sorumluluk şu hallerde doğmaz:

(a) Bir nükleer tesis işleteni böyle bir zarardan 28 Ocak 1964 tarihli Ek Protokol ile değişik 29 Temmuz 1960 tarihli Nükleer Enerji Alanında Üçüncü Kişilerin Sorumluluğuna İlişkin Paris Sözleşmesi veya 21 Mayıs 1963 tarihli Nükleer Zarar İlişkin Hukuki Sorumluluk hakkında Viyana Sözleşmeyi gereğince sorumlu ise; veya



(b) Bir nükleer tesis işleteni, bu tarz bir zarar için sorumluluğu düzenleyen milli hukukunun, bu hukukun Paris veya Viyana Sözleşmelerine göre zarara uğrayan kişiler için her açıdan lehe olması koşuluyla, verdiği yetkiye dayanarak sorumlu tutuluyorsa.

Madde 21

Kamu Otoriteleri Tarafından Yapılan Ticarî Taşıma

Bu Sözleşme, devletler veya kamu otoriteleri tarafından 1 inci maddedeki tanıma uygun bir taşıma anlaşması kapsamında yapılan ticarî taşımalarda uygulanır.

Madde 22

Uygulanmama Bildirimi

1. Her Taraf, bu Sözleşme'nin imzalanması, onaylanması, kabulü, uygun bulunması veya Sözleşmeye katılma sırasında, yolcunun ve taşıyanın Taraf vatandaşı olması halinde, bu Sözleşmenin uygulanmayacağını yazılı olarak bildirebilir.

2. Bu maddenin 1 inci paragrafına göre yapılmış olan bir bildirim, her zaman Örgüt Genel Sekreteri'ne yapılacak bir yazılı bildirim ile geri alınabilir.

Madde 23

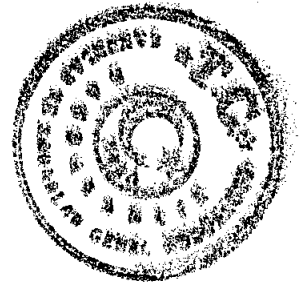
İmza, Onay ve Katılma

1. Bu Sözleşme, Örgüt Genel Merkezinde 31 Aralık 1975 tarihine kadar imzaya, daha sonra katılmaya açıktır.

2. Devletler bu Sözleşmeye aşağıdaki şekilde taraf olabilirler:

(a) Onay, kabul veya uygun bulma yönünden çekince koymaksızın imza;

(b) Onay, kabul veya uygun bulmayı müteakiben onay, kabul veya uygun bulmaya tabi imza; veya



(c) Katılım.

3. Onay, kabul, uygun bulma veya katılım, usulüne uygun olarak tanzim edilmiş bir belgenin Örgüt Genel Sekreterine tevdi edilmesi ile olur.

Madde 24

Yürürlüğe Girme

1. Bu Sözleşme, on devlet tarafından onay, kabul veya uygun bulunması yönünden herhangi bir ihtirazi kayıt ileri sürülmeden imzalandığı veya gerekli bir onay, kabul, uygun bulma veya katılım belgesinin tevdi edildiği tarihten itibaren doksan gün sonra yürürlüğe girer.

2. Sözleşmenin yürürlüğe girmesinden sonra bu Sözleşmeyi onay, kabul veya uygun bulma yönünden ihtirazi kayıt ileri sürmeden imzalayan veya onay, kabul, uygun bulma veya katılım belgesini tevdi eden her devlet için, imza veya tevdi tarihlerinden itibaren doksan gün sonra yürürlüğe girer.

Madde 25

Fesih

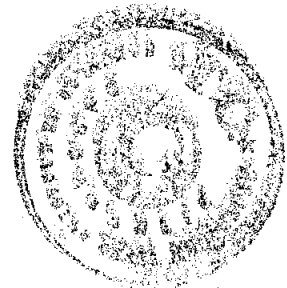
1. Bu Sözleşme, ilgili Taraf için yürürlüğe girdiği tarihten sonraki herhangi bir zamanda söz konusu Tarafça feshedilebilir.

2. Fesih bildirimi, buna ilişkin bir belgenin Örgüt Genel Sekreterine tevdi ile yerine getirilecektir, Genel Sekreter fesih ihbarına ilişkin belgenin alındığını ve belgenin tevdi tarihini tüm diğer Taraflara bildirir.

3. Fesih, feshe ilişkin belgenin tevdi edilmesinden itibaren bir yıl sonra veya fesih belgesinde belirtilen daha uzun bir süre sonunda yürürlüğe girecektir.

Madde 26

Gözden Geçirme ve Değişiklik



1. Örgüt, bu Sözleşmenin gözden geçirilmesi veya değiştirilmesi için bir konferans çağrısında bulunabilir.
2. Bu Sözleşmeye taraf olan devletlerden en az üçte birinin Sözleşmenin gözden geçirilmesi veya değiştirilmesini istemesi halinde, Örgüt, üye devletlere Konferans çağrısında bulunur.
3. Bu maddedeki usule göre toplanmış bir konferans sonrasında kabul edilen değişiklik yürürlüğe girdikten sonra, Sözleşmeye taraf olan her devlet, Sözleşmenin değiştirilmiş metni ile bağlıdır.

Madde 27

Tevdi Makamı

1. Bu Sözleşme, Örgüt Genel Sekreterine tevdi edilir.
2. Örgüt Genel Sekreteri,
 - (a) Bu Sözleşmeyi imzalamış veya ona katılmış olan bütün devletlere:
 - (i) Tarihleri ile birlikte her yeni imzayı ve tevdi olunan her belgeyi;
 - (ii) Bu Sözleşmenin yürürlüğe giriş tarihini;
 - (iii) Sözleşmeye ilişkin her fesih ihbarını, hüküm ifade edeceği tarih ile birlikte bildirir;
 - (b) Bu Sözleşmeyi imzalayan veya ona katılan bütün devletlere, tasdikli gerçek kopyalarını gönderir.
3. Bu Sözleşme yürürlüğe girdikten sonra, Birleşmiş Milletler Şartı'nın 102 inci maddesi gereğince kayda alınmak ve yayımlanmak üzere tasdikli gerçek bir kopyası, Örgüt Genel Sekreteri tarafından Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'ne gönderilir.

Madde 28



Diller

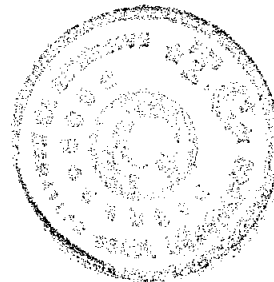
Bu Sözleşme, İngilizce ve Fransızca dillerinde birer nüsha olarak düzenlenmiş olup, her dildeki metinlerin geçerliliği eşit derecededir. İspanyolca ve Rusça dillerindeki resmî çevirileri de Örgüt Genel Sekreterliği tarafından yaptırılmış ve imzalı orijinal metinleri ile birlikte tevdi edilmiştir.

BU BELGENİN KANITI OLARAK aşağıda imzası bulunan ve mensup oldukları Devletlerce uygun şekilde yetkili kılınmış şahıslar Bu Sözleşmeyi imzalamışlardır.

Bin dokuz yüz yetmiş dört yılının Aralık ayının on üçüncü gününde ATİNA'DA DÜZENLENMİŞTİR.

13 Aralık 1974 tarihinde Atina'da düzenlenen, orijinali Hükümetlerarası İstışari Denizcilik Örgütü Genel Sekreterliğine tevdi edilen Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yoluyla Taşınmasına Dair Atina Sözleşmesi'nin, tasdikli gerçek kopyasıdır.

Hükümetlerarası İstışari Denizcilik Örgütü Genel Sekreteri adına
(İmza)
Londra



✓
2

**PROTOCOL OF 2002 TO THE ATHENS CONVENTION RELATING TO THE
CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974**

The States Parties to this Protocol,

CONSIDERING that it is desirable to revise the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974, to provide for enhanced compensation, to introduce strict liability, to establish a simplified procedure for updating the limitation amounts, and to ensure compulsory insurance for the benefit of passengers,

RECALLING that the 1976 Protocol to the Convention introduces the Special Drawing Right as the Unit of Account in place of the gold franc,

HAVING NOTED that the 1990 Protocol to the Convention, which provides for enhanced compensation and a simplified procedure for updating the limitation amounts, has not entered into force,

HAVE AGREED as follows:

ARTICLE 1

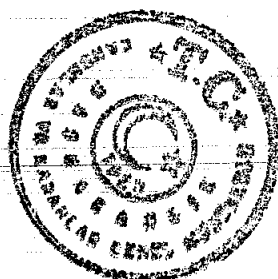
For the purposes of this Protocol:

- 1 "Convention" means the text of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.
- 2 "Organization" means the International Maritime Organization.
- 3 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

ARTICLE 2

Article 1, paragraph 1 of the Convention is replaced by the following text:

- 1
 - (a) "carrier" means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by that person or by a performing carrier;
 - (b) "performing carrier" means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage; and



- (c) "carrier who actually performs the whole or a part of the carriage" means the performing carrier, or, in so far as the carrier actually performs the carriage, the carrier.

ARTICLE 3

- 1 Article 1, paragraph 10 of the Convention is replaced by the following:
10 "Organization" means the International Maritime Organization.
- 2 The following text is added as Article 1, paragraph 11, of the Convention:
11 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

ARTICLE 4

Article 3 of the Convention is replaced by the following text:

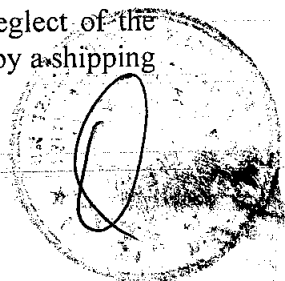
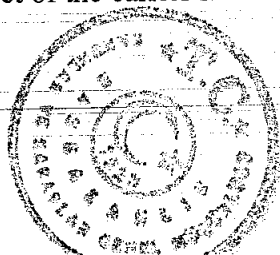
Article 3

Liability of the carrier

- 1 For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger caused by a shipping incident, the carrier shall be liable to the extent that such loss in respect of that passenger on each distinct occasion does not exceed 250,000 units of account, unless the carrier proves that the incident:
 - (a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or
 - (b) was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause the incident by a third party.

If and to the extent that the loss exceeds the above limit, the carrier shall be further liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.

- 2 For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger not caused by a shipping incident, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.
- 3 For the loss suffered as a result of the loss of or damage to cabin luggage, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The fault or neglect of the carrier shall be presumed for loss caused by a shipping incident.



- 4 For the loss suffered as a result of the loss of or damage to luggage other than cabin luggage, the carrier shall be liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.
- 5 For the purposes of this Article:
- (a) "shipping incident" means shipwreck, capsizing, collision or stranding of the ship, explosion or fire in the ship, or defect in the ship;
 - (b) "fault or neglect of the carrier" includes the fault or neglect of the servants of the carrier, acting within the scope of their employment;
 - (c) "defect in the ship" means any malfunction, failure or non-compliance with applicable safety regulations in respect of any part of the ship or its equipment when used for the escape, evacuation, embarkation and disembarkation of passengers; or when used for the propulsion, steering, safe navigation, mooring, anchoring, arriving at or leaving berth or anchorage, or damage control after flooding; or when used for the launching of life saving appliances; and
 - (d) "loss" shall not include punitive or exemplary damages.
- 6 The liability of the carrier under this Article only relates to loss arising from incidents that occurred in the course of the carriage. The burden of proving that the incident which caused the loss occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss, shall lie with the claimant.
- 7 Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the carrier against any third party, or the defence of contributory negligence under Article 6 of this Convention. Nothing in this Article shall prejudice any right of limitation under Articles 7 or 8 of this Convention.
- 8 Presumptions of fault or neglect of a party or the allocation of the burden of proof to a party shall not prevent evidence in favour of that party from being considered.

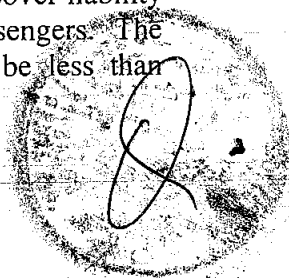
ARTICLE 5

The following text is added as Article 4bis of the Convention:

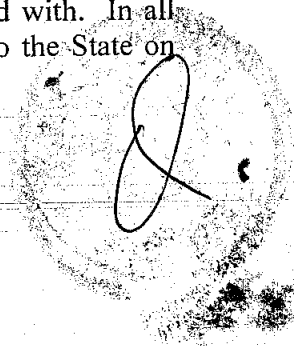
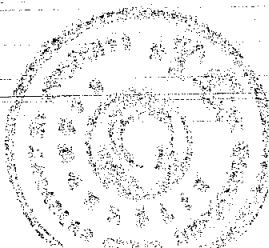
Article 4bis

Compulsory insurance

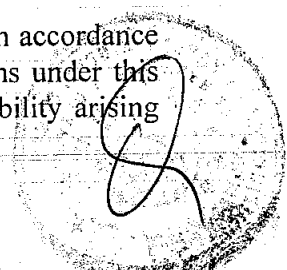
- 1 When passengers are carried on board a ship registered in a State Party that is licensed to carry more than twelve passengers, and this Convention applies, any carrier who actually performs the whole or a part of the carriage shall maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover liability under this Convention in respect of the death of and personal injury to passengers. The limit of the compulsory insurance or other financial security shall not be less than 250,000 units of account per passenger on each distinct occasion.



- 2 A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party, such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention and shall contain the following particulars:
- (a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
 - (b) name and principal place of business of the carrier who actually performs the whole or a part of the carriage;
 - (c) IMO ship identification number;
 - (d) type and duration of security;
 - (e) name and principal place of business of insurer or other person providing financial security and, where appropriate, place of business where the insurance or other financial security is established; and
 - (f) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other financial security.
- 3 (a) A State Party may authorize an institution or an Organization recognised by it to issue the certificate. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.
- (b) A State Party shall notify the Secretary-General of:
- (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;
 - (ii) the withdrawal of such authority; and
 - (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.
- An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date from which notification to that effect was given to the Secretary-General.
- (c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not complied with. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.



- 4 The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages, and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.
- 5 The certificate shall be carried on board the ship, and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authority of the State issuing or certifying the certificate.
- 6 An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this Article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or other financial security no longer satisfying the requirements of this Article.
- 7 The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.
- 8 Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organizations relating to the financial standing of providers of insurance or other financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate.
- 9 Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them, even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.
- 10 Any claim for compensation covered by insurance or other financial security pursuant to this Article may be brought directly against the insurer or other person providing financial security. In such case, the amount set out in paragraph 1 applies as the limit of liability of the insurer or other person providing financial security, even if the carrier or the performing carrier is not entitled to limitation of liability. The defendant may further invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up) which the carrier referred to in paragraph 1 would have been entitled to invoke in accordance with this Convention. Furthermore, the defendant may invoke the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the assured, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the assured against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the carrier and the performing carrier to be joined in the proceedings.
- 11 Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention, and any payments made of such sums shall discharge any liability arising under this Convention to the extent of the amounts paid.



- 12 A State Party shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to operate at any time unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 15.
- 13 Subject to the provisions of this Article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other financial security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship that is licensed to carry more than twelve passengers, wherever registered, entering or leaving a port in its territory in so far as this Convention applies.
- 14 Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 13, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2 when entering or leaving ports in its territory, provided that the State Party which issues the certificate has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 13.
- 15 If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this Article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry, stating that the ship is owned by that State and that the liability is covered within the amount prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

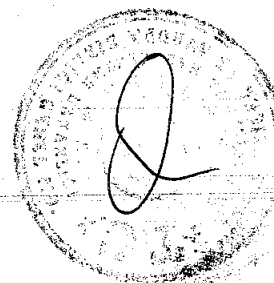
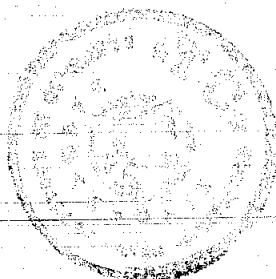
ARTICLE 6

Article 7 of the Convention is replaced by the following text:

Article 7

Limit of liability for death and personal injury

- 1 The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger under Article 3 shall in no case exceed 400,000 units of account per passenger on each distinct occasion. Where, in accordance with the law of the court seized of the case, damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.
- 2 A State Party may regulate by specific provisions of national law the limit of liability prescribed in paragraph 1, provided that the national limit of liability, if any, is not lower than that prescribed in paragraph 1. A State Party, which makes use of the option provided for in this paragraph, shall inform the Secretary-General of the limit of liability adopted or of the fact that there is none.



ARTICLE 7

Article 8 of the Convention is replaced by the following text:

Article 8

Limit of liability for loss of or damage to luggage and vehicles

- 1 The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 2,250 units of account per passenger, per carriage.
- 2 The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 12,700 units of account per vehicle, per carriage.
- 3 The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 shall in no case exceed 3,375 units of account per passenger, per carriage.
- 4 The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 330 units of account in the case of damage to a vehicle and not exceeding 149 units of account per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

ARTICLE 8

Article 9 of the Convention is replaced by the following text:

Article 9

Unit of Account and conversion

- 1 The Unit of Account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. The value of the 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 on the date in question for its operations and transactions. The value of the 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 Party.
- 2 Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the Unit of Account referred to in paragraph 1 shall be equal to 15

gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

- 3 The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1, and the conversion mentioned in paragraph 2 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the States Parties, as far as possible, the same real value for the amounts in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1. States shall communicate to the Secretary-General the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 2, 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 9

Article 16, paragraph 3, of the Convention is replaced by the following text:

- 3 The law of the Court seized of the case shall govern the grounds for suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of any one of the following periods of time:
- (a) A period of five years beginning with the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later; or, if earlier
 - (b) a period of three years beginning with the date when the claimant knew or ought reasonably to have known of the injury, loss or damage caused by the incident.

ARTICLE 10

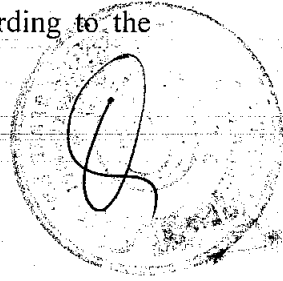
Article 17 of the Convention is replaced by the following text:

Article 17

Competent jurisdiction

- 1 An action arising under Articles 3 and 4 of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention, and subject to the domestic law of each State Party governing proper venue within those States with multiple possible forums:

- (a) the court of the State of permanent residence or principal place of business of the defendant, or
- (b) the court of the State of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or



- (c) the court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or
 - (d) the court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.
- 2 Actions under Article 4bis of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts where action could be brought against the carrier or performing carrier according to paragraph 1.
- 3 After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

ARTICLE 11

The following text is added as Article 17bis of the Convention:

Article 17bis

Recognition and enforcement

- 1 Any judgment given by a court with jurisdiction in accordance with Article 17 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except
- (a) where the judgment was obtained by fraud; or
 - (b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present the case.
- 2 A judgment recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.
- 3 A State Party to this Protocol may apply other rules for the recognition and enforcement of judgments, provided that their effect is to ensure that judgments are recognised and enforced at least to the same extent as under paragraphs 1 and 2.

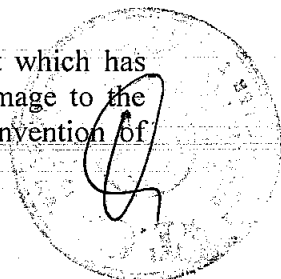
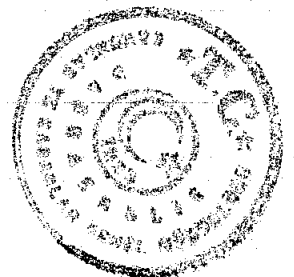
ARTICLE 12

Article 18 of the Convention is replaced by the following text:

Article 18

Invalidity of contractual provisions

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to the passenger's luggage, purporting to relieve any person liable under this Convention of



liability towards the passenger or to prescribe a lower limit of liability than that fixed in this Convention except as provided in Article 8, paragraph 4, and any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier or performing carrier, or having the effect of restricting the options specified in Article 17, paragraphs 1 or 2, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

ARTICLE 13

Article 20 of the Convention is replaced by the following text:

Article 20

Nuclear damage

No liability shall arise under this Convention for damage caused by a nuclear incident:

- (a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its Additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or any amendment or Protocol thereto which is in force; or
- (b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Conventions or any amendment or Protocol thereto which is in force.

ARTICLE 14

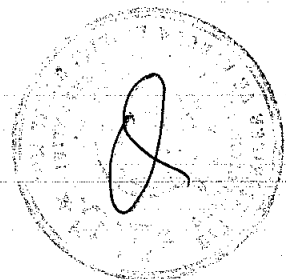
Model certificate

- 1 The model certificate set out in the annex to this Protocol shall be incorporated as an annex to the Convention.
- 2 The following text is added as Article 1bis of the Convention:

“Article 1bis

Annex

“The annex to this Convention shall constitute an integral part of the Convention.”



ARTICLE 15

Interpretation and application

- 1 The Convention and this Protocol shall, as between the Parties to this Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.
- 2 The Convention as revised by this Protocol shall apply only to claims arising out of occurrences which take place after the entry into force for each State of this Protocol.
- 3 Articles 1 to 22 of the Convention, as revised by this Protocol, together with Articles 17 to 25 of this Protocol and the annex thereto, shall constitute and be called the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

ARTICLE 16

The following text is added as Article 22bis of the Convention.

Article 22bis

Final clauses of the Convention

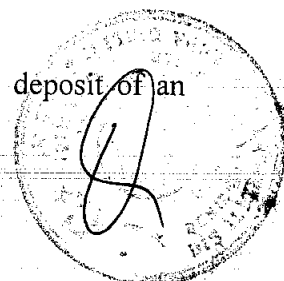
The final clauses of this Convention shall be Articles 17 to 25 of the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974. References in this Convention to States Parties shall be taken to mean references to States Parties to that Protocol.

FINAL CLAUSES

ARTICLE 17

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

- 1 This Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 May 2003 until 30 April 2004 and shall thereafter remain open for accession.
- 2 States may express their consent to be bound by this Protocol by:
 - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
 - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
- 3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

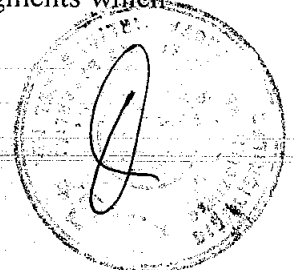


- 4 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Protocol with respect to all existing States Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those States Parties shall be deemed to apply to this Protocol as modified by the amendment.
- 5 A State shall not express its consent to be bound by this Protocol unless, if Party thereto, it denounces:
 - (a) the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974;
 - (b) the Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 19 November 1976; and
 - (c) the Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 29 March 1990,with effect from the time that this Protocol will enter into force for that State in accordance with Article 20.

ARTICLE 18

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 Protocol, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Protocol 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 Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Protocol applies.
- 3 In relation to a State Party which has made such a declaration:
 - (a) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;
 - (b) references to the requirements of national law, national limit of liability and national currency shall be construed respectively as references to the requirements of the law, the limit of liability and the currency of the relevant territorial unit; and
 - (c) references to courts, and to judgments which must be recognised in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgments which must be recognised in, the relevant territorial unit.



ARTICLE 19

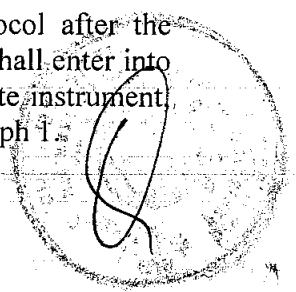
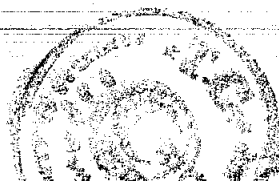
Regional Economic Integration Organizations

- 1 A Regional Economic Integration Organization, which is constituted by sovereign States that have transferred competence over certain matters governed by this Protocol to that Organization, may sign, ratify, accept, approve or accede to this Protocol. A Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall have the rights and obligations of a State Party, to the extent that the Regional Economic Integration Organization has competence over matters governed by this Protocol.
- 2 Where a Regional Economic Integration Organization exercises its right of vote in matters over which it has competence, it shall have a number of votes equal to the number of its Member States which are Parties to this Protocol and which have transferred competence to it over the matter in question. A Regional Economic Integration Organization shall not exercise its right to vote if its Member States exercise theirs, and vice versa.
- 3 Where the number of States Parties is relevant in this Protocol, including but not limited to Articles 20 and 23 of this Protocol, the Regional Economic Integration Organization shall not count as a State Party in addition to its Member States which are States Parties.
- 4 At the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession the Regional Economic Integration Organization shall make a declaration to the Secretary-General specifying the matters governed by this Protocol in respect of which competence has been transferred to that Organization by its Member States which are signatories or Parties to this Protocol and any other relevant restrictions as to the scope of that competence. The Regional Economic Integration Organization shall promptly notify the Secretary-General of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration under this paragraph. Any such declarations shall be made available by the Secretary-General pursuant to Article 24 of this Protocol.
- 5 States Parties which are Member States of a Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall be presumed to have competence over all matters governed by this Protocol in respect of which transfers of competence to the Organization have not been specifically declared or notified under paragraph 4.

ARTICLE 20

Entry into force

- 1 This Protocol shall enter into force twelve months following the date on which 10 States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.
- 2 For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Protocol after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Protocol has entered into force in agreement with paragraph 1.



ARTICLE 21

Denunciation

- 1 This Protocol may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Protocol comes into force for that State.
- 2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.
- 3 A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.
- 4 As between the States Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 25 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as revised by this Protocol.

ARTICLE 22

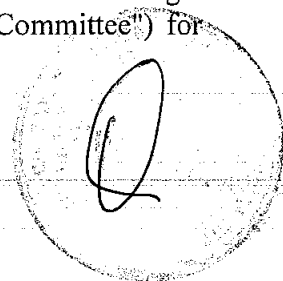
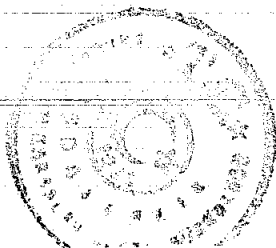
Revision and Amendment

- 1 A Conference for the purpose of revising or amending this Protocol may be convened by the Organization.
- 2 The Organization shall convene a Conference of States Parties to this Protocol for revising or amending this Protocol at the request of not less than one-third of the States Parties.

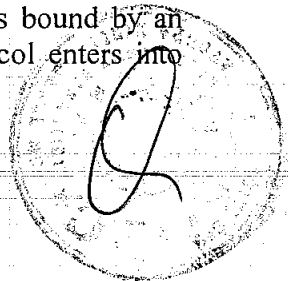
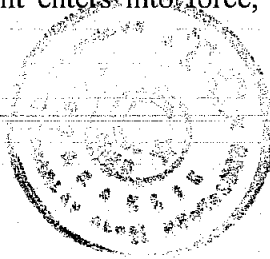
ARTICLE 23

Amendment of limits

- 1 Without prejudice to the provisions of Article 22, the special procedure in this Article shall apply solely for the purposes of amending the limits set out in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1 and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol.
- 2 Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits, including the deductibles, specified in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all States Parties.
- 3 Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (hereinafter referred to as "the Legal Committee") for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.



- 4 All States Parties to the Convention as revised by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.
- 5 Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol present and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 4, on condition that at least one half of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol shall be present at the time of voting.
- 6 When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.
- 7
 - (a) No amendment of the limits under this Article may be considered less than five years from the date on which this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article.
 - (b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.
 - (c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol multiplied by three.
- 8 Any amendment adopted in accordance with paragraph 5 shall be notified by the Organization to all States Parties. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one fourth of the States that were States Parties at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.
- 9 An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 8 shall enter into force eighteen months after its acceptance.
- 10 All States Parties shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with Article 21, paragraphs 1 and 2 at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.
- 11 When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a State Party during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a State Party after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 8. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.



ARTICLE 24

Depositary

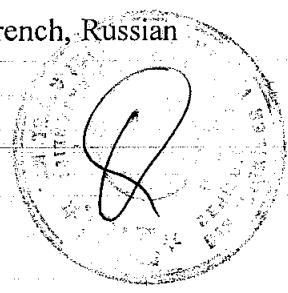
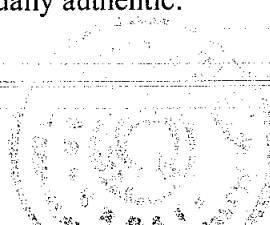
- 1 This Protocol and any amendments adopted under Article 23 shall be deposited with the Secretary-General.
- 2 The Secretary-General shall:
 - (a) inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:
 - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;
 - (ii) each declaration and communication under Article 9, paragraphs 2 and 3, Article 18, paragraph 1 and Article 19, paragraph 4 of the Convention as revised by this Protocol;
 - (iii) the date of entry into force of this Protocol;
 - (iv) any proposal to amend the limits which has been made in accordance with Article 23, paragraph 2 of this Protocol;
 - (v) any amendment which has been adopted in accordance with Article 23, paragraph 5 of this Protocol;
 - (vi) any amendment deemed to have been accepted under Article 23, paragraph 8 of this Protocol, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 9 and 10 of that Article;
 - (vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;
 - (viii) any communication called for by any Article of this Protocol;
 - (b) transmit certified true copies of this protocol to all States which have signed or acceded to this Protocol.

- 3 As soon as this Protocol comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

ARTICLE 25

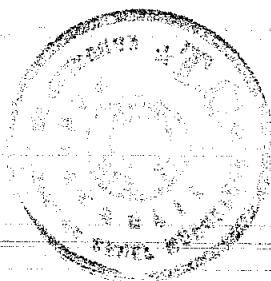
Languages

This Protocol is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.



DONE AT LONDON this first day of November two thousand and two.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised by their respective Governments for that purpose, have signed this Protocol.



ANNEX

**CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY
IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE DEATH OF AND PERSONAL
INJURY TO PASSENGERS**

Issued in accordance with the provisions of Article 4bis of the Athens Convention relating to
the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002,

Name of Ship	Distinctive number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the carrier who actually performs the carriage.

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Type of Security.....

Duration of Security

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name

Address

This certificate is valid until

Issued or certified by the Government of

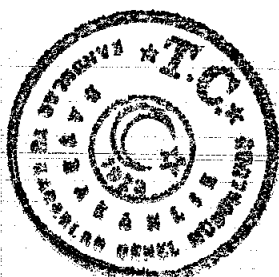
(Full designation of the State)

OR

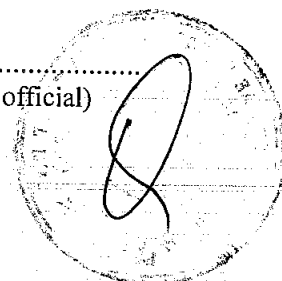
The following text should be used when a State Party avails itself of Article 4bis, paragraph 3:

The present certificate is issued under the authority of the Government of
(full designation of the State) by (name of institution or organisation)

At On
(Place) (Date)

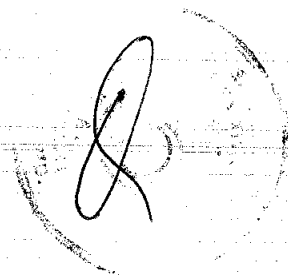
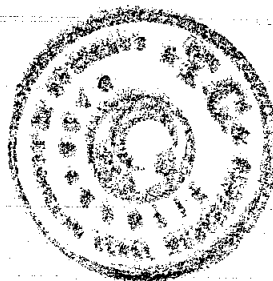


.....
(Signature and Title of issuing or certifying official)



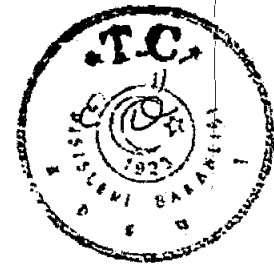
Explanatory Notes:

- 1 If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.
- 2 If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
- 3 If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
- 4 The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.
- 5 The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.



DECLARATION

The Government of the Republic of Turkey declares that it will implement Article 11 regarding the recognition and enforcement of the judgment taken by the courts of the States Parties, only for the States which Turkey recognizes and has diplomatic relations with.



ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF
PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974

The States Parties to this Convention,

HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain rules relating to the carriage of passengers and their luggage by sea;

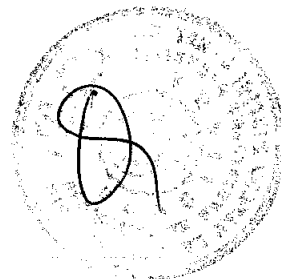
HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

In this Convention the following expressions have the meaning hereby assigned to them:

1. (a) "carrier" means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by him or by a performing carrier;
(b) "performing carrier" means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage;
2. "contract of carriage" means a contract made by or on behalf of a carrier for the carriage by sea of a passenger or of a passenger and his luggage, as the case may be;
3. "ship" means only a seagoing vessel, excluding an air-cushion vehicle;
4. "passenger" means any person carried in a ship,
 - (a) under a contract of carriage, or
 - (b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods not governed by this Convention;
5. "luggage" means any article or vehicle carried by the carrier under a contract of carriage, excluding:
 - (a) articles and vehicles carried under a charter party, bill of lading or other contract primarily concerned with the carriage of goods, and
 - (b) live animals;



6. "cabin luggage" means luggage which the passenger has in his cabin or is otherwise in his possession, custody or control. Except for the application of paragraph 8 of this Article and Article 8, cabin luggage includes luggage which the passenger has in or on his vehicle;

7. "loss of or damage to luggage" includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from labour disputes;

8. "carriage" covers the following periods:

- (a) with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and/or his cabin luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his cabin luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this purpose of auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier. However, with regard to the passenger, carriage does not include the period during which he is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation;
- (b) with regard to cabin luggage, also the period during which the passenger is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation if that luggage has been taken over by the carrier or his servant or agent and has not been re-delivered to the passenger;
- (c) with regard to other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of its taking over by the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of its re-delivery by the carrier or his servant or agent;

9. "international carriage" means any carriage in which, according to the contract of carriage, the place of departure and the place of destination are situated in two different States, or in a single State if, according to the contract of carriage or the scheduled itinerary, there is an intermediate port of call in another State;

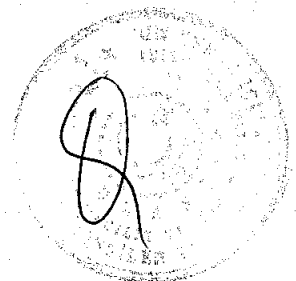
10. "Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

ARTICLE 2.

Application

1. This Convention shall apply to any international carriage if:

- (a) the ship is flying the flag of or is registered in a State Party to this Convention, or
- (b) the contract of carriage has been made in a State Party to this Convention, or
- (c) the place of departure or destination, according to the contract of carriage, is in a State Party to this Convention.



2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, this Convention shall not apply when the carriage is subject, under any other international convention concerning the carriage of passengers or luggage by another mode of transport, to a civil liability regime under the provisions of such convention, in so far as those provisions have mandatory application to carriage by sea.

ARTICLE 3

Liability of the carrier

1. The carrier shall be liable for the damage suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger and the loss of or damage to luggage if the incident which caused the damage so suffered occurred in the course of the carriage and was due to the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment.

2. The burden of proving that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss or damage, shall lie with the claimant.

3. Fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment shall be presumed, unless the contrary is proved, if the death of or personal injury to the passenger or the loss of or damage to cabin luggage arose from or in connexion with the shipwreck, collision, stranding, explosion or fire, or defect in the ship. In respect of loss of or damage to other luggage, such fault or neglect shall be presumed, unless the contrary is proved, irrespective of the nature of the incident which caused the loss or damage. In all other cases the burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.

ARTICLE 4

Performing carrier

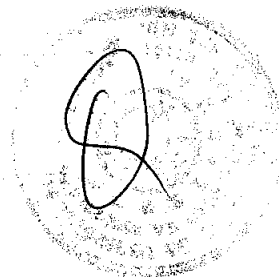
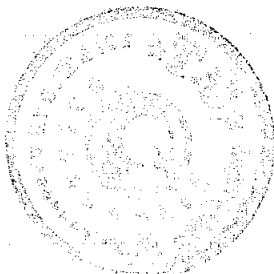
1. If the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to a performing carrier, the carrier shall nevertheless remain liable for the entire carriage according to the provisions of this Convention. In addition, the performing carrier shall be subject and entitled to the provisions of this Convention for the part of the carriage performed by him.

2. The carrier shall, in relation to the carriage performed by the performing carrier, be liable for the acts and omissions of the performing carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.

3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights conferred by this Convention shall affect the performing carrier only if agreed by him expressly and in writing.

4. Where and to the extent that both the carrier and the performing carrier are liable, their liability shall be joint and several.

5. Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the performing carrier.



ARTICLE 5

Valuables

The carrier shall not be liable for the loss of or damage to monies, negotiable securities, gold, silverware, jewellery, ornaments, works of art, or other valuables, except where such valuables have been deposited with the carrier for the agreed purpose of safe-keeping in which case the carrier shall be liable up to the limit provided for in paragraph 3 of Article 8 unless a higher limit is agreed upon in accordance with paragraph 1 of Article 10.

ARTICLE 6

Contributory fault

If the carrier proves that the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the court seized of the case may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of the law of that court.

ARTICLE 7

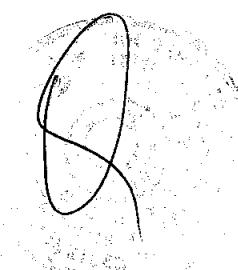
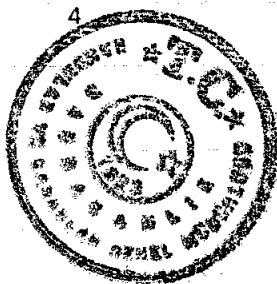
Limit of liability for personal injury

1. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed 700,000 francs per carriage. Where in accordance with the law of the court seized of the case damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.
2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the national law of any State Party to this Convention may fix, as far as carriers who are nationals of such State are concerned, a higher *per capita* limit of liability.

ARTICLE 8

Limit of liability for loss of or damage to luggage

1. The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 12,500 francs per passenger, per carriage.
2. The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 50,000 francs per vehicle, per carriage.
3. The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article shall in no case exceed 18,000 francs per passenger, per carriage.



4. The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 1,750 francs in the case of damage to a vehicle and not exceeding 200 francs per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

ARTICLE 9

Monetary unit and conversion

1. The franc mentioned in this Convention shall be deemed to refer to a unit consisting of 65.5 milligrams of gold of millesimal fineness 900.
2. The amounts referred to in Articles 7 and 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the official value of that currency, by reference to the unit defined in paragraph 1 of this Article, on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. If there is no such official value, the competent authority of the State concerned shall determine what shall be considered as the official value for the purpose of this Convention.

ARTICLE 10

Supplementary provisions on limits of liability

1. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to higher limits of liability than those prescribed in Articles 7 and 8.
2. Interest on damages and legal costs shall not be included in the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8.

ARTICLE 11

Defences and limits for carriers' servants

If an action is brought against a servant or agent of the carrier or of the performing carrier arising out of damage covered by this Convention, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier or the performing carrier is entitled to invoke under this Convention.

ARTICLE 12

Aggregation of claims

1. Where the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 take effect, they shall apply to the aggregate of the amounts recoverable in all claims arising out of the death of or personal injury to any one passenger or the loss of or damage to his luggage.



2. In relation to the carriage performed by a performing carrier, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and the performing 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 carrier or the performing carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to him.

3. In any case where a servant or agent of the carrier or of the performing carrier is entitled under Article 11 of this Convention to avail himself of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, or the performing carrier as the case may be, and from that servant or agent, shall not exceed those limits.

ARTICLE 13

Loss of right to limit liability

1. The carrier shall not be entitled to the benefit of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 and paragraph 1 of Article 10, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

2. The servant or agent of the carrier or of the performing carrier shall not be entitled to the benefit of those limits if it is proved that the damage resulted from an act or omission of that servant or agent done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

ARTICLE 14

Basis for claims

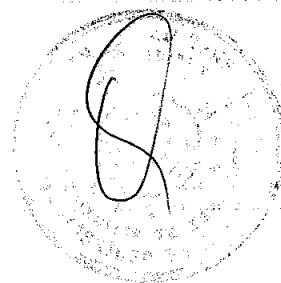
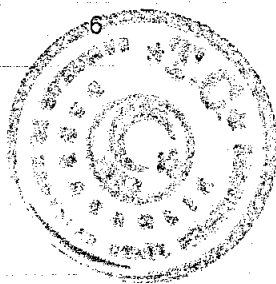
No action for damages for the death of or personal injury to a passenger, or for the loss of or damage to luggage, shall be brought against a carrier or performing carrier otherwise than in accordance with this Convention.

ARTICLE 15

Notice of loss or damage to luggage

1. The passenger shall give written notice to the carrier or his agent:

- (a) in the case of apparent damage to luggage:
 - (i) for cabin luggage, before or at the time of disembarkation of the passenger;
 - (ii) for all other luggage, before or at the time of its re-delivery;
- (b) in the case of damage to luggage, which is not apparent, or loss of luggage, within fifteen days from the date of disembarkation or re-delivery or from the time when such re-delivery should have taken place.



2. If the passenger fails to comply with this Article, he shall be presumed, unless the contrary is proved, to have received the luggage undamaged.

3. The notice in writing need not be given if the condition of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.

ARTICLE 16

Time-bar for actions

1. Any action for damages arising out of the death of or personal injury to a passenger or for the loss of or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years.

2. The limitation period shall be calculated as follows:

- (a) in the case of personal injury, from the date of disembarkation of the passenger;
- (b) in the case of death occurring during carriage, from the date when the passenger should have disembarked, and in the case of personal injury occurring during carriage and resulting in the death of the passenger after disembarkation, from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation;
- (c) in the case of loss of or damage to luggage, from the date of disembarkation or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.

3. The law of the court seized of the case shall govern the grounds of suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.

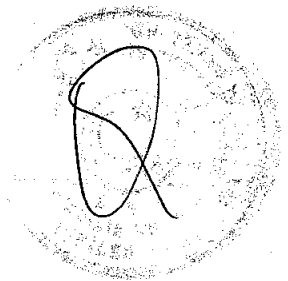
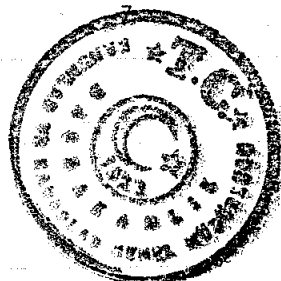
4. Notwithstanding paragraphs 1, 2 and 3 of this Article, the period of limitation may be extended by a declaration of the carrier or by agreement of the parties after the cause of action has arisen. The declaration or agreement shall be in writing.

ARTICLE 17

Competent jurisdiction

1. An action arising under this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention:

- (a) the court of the place of permanent residence or principal place of business of the defendant, or
- (b) the court of the place of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or



(c) a court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or

(d) a court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.

2. After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

ARTICLE 18

Invalidity of contractual provisions

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or to prescribe a lower limit of liability than that fixed in this Convention except as provided in paragraph 4 of Article 8, and any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, or having the effect of restricting the option specified in paragraph 1 of Article 17, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

ARTICLE 19

Other conventions on limitation of liability

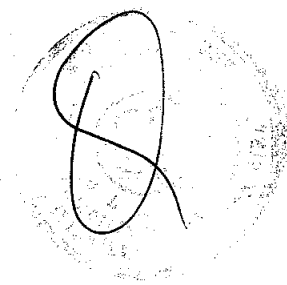
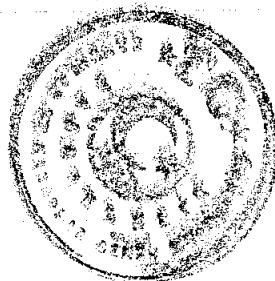
This Convention shall not modify the rights or duties of the carrier, the performing carrier, and their servants or agents provided for in international conventions relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

ARTICLE 20

Nuclear damage

No liability shall arise under this Convention for damage caused by a nuclear incident:

- (a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its Additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or
- (b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Conventions.



ARTICLE 21

Commercial carriage by public authorities

This Convention shall apply to commercial carriage undertaken by States or Public Authorities under contracts of carriage within the meaning of Article 1.

ARTICLE 22

Declaration of non-application

1. Any Party may at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, declare in writing that it will not give effect to this Convention when the passenger and the carrier are subjects or nationals of that Party.
2. Any declaration made under paragraph 1 of this Article may be withdrawn at any time by a notification in writing to the Secretary-General of the Organization.

ARTICLE 23

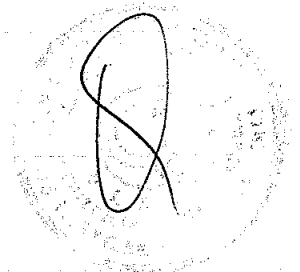
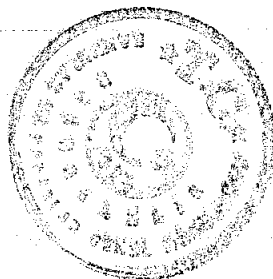
Signature, ratification and accession

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization until 31 December 1975 and shall thereafter remain open for accession.
2. States may become Parties to this Convention by:
 - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;
 - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
 - (c) accession.
3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

ARTICLE 24

Entry into force

1. This Convention shall enter into force on the ninetieth day following the date on which ten States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession.
2. For any State which subsequently signs this Convention without reservation as to ratification, acceptance or approval, or deposits its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, the Convention shall come into force on the ninetieth day after the date of such signature or deposit.



ARTICLE 25

Denunciation

1. This Convention may be denounced by a Party at any time after the date on which the Convention entered into force for that Party.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the Organization who shall inform all other Parties of the receipt of the instrument of denunciation and of the date of its deposit.
3. A denunciation shall take effect one year after the deposit of an instrument of denunciation, or after such longer period as may be specified in the instrument.

ARTICLE 26

Revision and amendment

1. A Conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.
2. The Organization shall convene a Conference of the Parties to this Convention for revising or amending it at the request of not less than one-third of the Parties.
3. Any State becoming a Party to this Convention after the entry into force of an amendment adopted by a conference convened in accordance with this Article shall be bound by the Convention as amended.

ARTICLE 27

Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.
2. The Secretary-General of the Organization shall:
 - (a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:
 - (i) each new signature and each deposit of an instrument together with the date thereof;
 - (ii) the date of entry into force of this Convention;
 - (iii) any denunciation of this Convention and the date on which it takes effect;
 - (b) transmit certified true copies of this Convention to all signatory States and to all States which have acceded to this Convention.
3. Upon entry into force of this Convention, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.



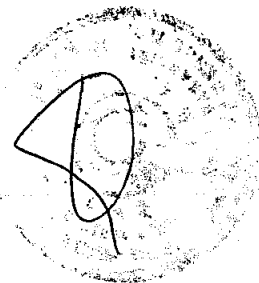
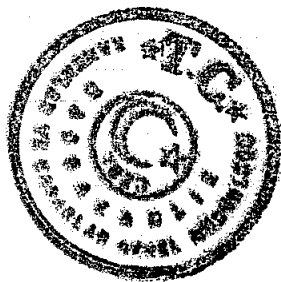
ARTICLE 28

Languages

This Convention is established in a single original in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared by the Secretary-General of the Organization and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized for that purpose have signed this Convention.

DONE AT ATHENS this thirteenth day of December one thousand nine hundred and seventy-four.



Certified true copy of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, done at Athens on 13 December 1974, the original of which is deposited with the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

Copie certifiée conforme de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Athènes, le 13 décembre 1974, dont l'original est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

For the Secretary-General of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization:

Pour le Secrétaire général de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime :



London,

Londres, le

25-X-2000

J/7414

