

13 ARALIK 1974 TARİHLİ YOLCULARIN VE BAGAJININ DENİZ YOLU İLE TAŞINMASINA İLİŞKİN ATİNA KONVANSİYONU

Bu Konvansiyona taraf olan devletler,

Yolcuların ve bagajının deniz yolu ile taşınmasına ilişkin kesin kurallar koyan bir anlaşmanın yararını KABUL EDEREK,

Bunu gerçekleştirmek amacıyla maddeleri aşağıdaki gibi olan bir Konvansiyonu akdetmeye KARAR VERMİŞLERDİR.

MADDE 1 Tanımlar

Bu Konvansiyon'da yer alan terimler, aşağıda belirtilen anlamlarda kullanılmıştır.

1. (a) "Taşıyan", taşıma ister bizzat onun tarafından; isterse bir fiili taşıyan tarafından icra edilmiş olsun, taşıma sözleşmesini akd eden veya taşıma sözleşmesi hesabına akd edilen kişiyi ifade eder.
(b) "Fiil taşıyan", taşıyandan farklı bir kişi olup, bir geminin maliki, kiracısı veya işleteni olarak taşımanın tamamının veya bir kısmını icra eden kişiyi ifade eder.
2. "Taşıma sözleşmesi", yolcunun veya yolcu ve bagajının deniz yolu ile taşınması için taşıyan tarafından veya onun hesabına akd edilen 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 muvafakatı ile bu Konvansiyon ile düzenlenmemiş bir eşya taşıma sözleşmesinin konusu olan araca veya hayvanlara nezaret etmek üzere Gemi ile taşınan kişileri ifade eder.
5. "Bagaj",
 - (a) Bir charter parti, konişmento veya özellikle bir eşya taşıma sözleşmesine istinaden taşınan mallar ve araçlar, ile
 - (b) Canlı hayvanlar

Hariç, taşıyan tarafından bir taşıma sözleşmesine istinaden taşınan her türlü mal ve aracı ifade eder.

6. "Kabin bagajı", yolcunun kamarası içinde veya başka bir surette kendi zilyetliğinde veya koruması ya da kontrolü altında bulundurduğu bagajını ifade eder.

Ancak, bu maddenin (8) nr.lı paragrafı ile 8'inci maddenin uygulanması bakımından, yolcunun aracının içinde veya üzerinde bulundurduğu bagajı da kabin bagajı sayılır.

7. "Bagajın zıyaı 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 parasal zararları kapsar.

8. “Taşıma”, aşağıdaki süreleri kapsar.

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

(b) Kabin bagajı bakımından, bunlar bir deniz garında ya da istasyonunda veya rıhtımda yahut diğer herhangi bir liman tesisinde taşıyan ya da onun yardımcısına veya temsilcisine teslim edilmişlerse , iade edilmelerine kadar geçen süreyi de kapsar.

(c) Kabin bagajından sayılmayan 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. “Milletlerarası 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. “Teşkilat”, Hükümetlerarası İstisari Denizcilik Teşkilatını ifade eder.

MADDE 2

Uygulama Alanı

1. Bu Konvansiyon aşağıdaki şartların gerçekleştiği her milletlerarası taşımaya uygulanır.
 - (a) Gemi, bir akit devlet bayrağını taşıyorsa veya bir akit devlette tescil edilmişse veya
 - (b) Taşıma sözleşmesi, bir akit devlette akdetilmişse veya
 - (c) Taşıma sözleşmesine göre hareket veya varma yeri, bir akit devlette bulunuyorsa.
2. Bu maddenin (1)nr.lı paragrafı hükmüne rağmen; taşıma, türü itibarıyla hukuki sorumluluk hakkında emredici hükümleri muhtevi diğer bir deniz yolu ile yolcu ve bagajının taşınmasına ilişkin milletlerarası konvansiyonun konusuna giriyorsa, bu Konvansiyon uygulanmaz.

MADDE 3

Taşıyanın Sorumluluğu

1. Taşıyan, yolcunun ölümünden veya yaralanmasından bagajının zıyaından veya hasarından doğan zararlardan, zararı doğuran olayın taşıma esnasında ve bizzat kendisinin ya da yardımcılarının veya temsilcilerinin kusurundan veya ihmaliinden 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 zıyaı 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 zıya veya hasar için, zararı doğuran olay ne olursa olsun, aksi ispat edilene kadar, kusurun ve ihmalin var olduğu kabul edilir. Bu haller dışında ise, kusur ve ihmalin ispatı davacıya aittir.

MADDE 4

Fiili Taşıyanın Sorumluluğu

1. Taşımanın tamamının veya bir kısmının icrası, bir fiili taşıyana bırakılsa bile, taşıyan bu Konvansiyon hükümlerine göre taşımanın tamamından yine sorumludur. Fiili taşıyan da, taşımanın kendisi tarafından icra olunmuş kısmı için, bu Konvansiyon hükümlerin göre sorumlu olur.
2. Taşıyan, taşımanın fiili taşıyan tarafından icra edildiği hallerde, fiili taşıyanın ve onun görevlendirdiği yardımcılarının ve temsilcilerinin kusurundan ve ihmalden sorumludur.
3. Taşıyanın, bu Konvansiyon hükümlerinde öngörülmeıen bir yükümlülük üstlenmesine ve bu Konvansiyon ile kendisine tanınan haklardan vazgeçmesine ilişkin olarak yapmış olduğu her özel anlaşma, açık ve yazılı kabulü olmadıkça, fiili taşıyana karşı hüküm ifade etmez.
4. Taşıyan ile fiili taşıyanın aynı zamanda sorumlu olmaları halinde, sorumlulukları müştereken ve müteselsilendir.
5. Bu maddenin hiç bir hükmü, taşıyan ve fiili taşıyan arasındaki rücu haklarını etkilemez.

MADDE 5

Kıymetli Eşya

Taşıyanın yolcuya ait para, kıymetli evrak, altın, gümüş, mücevher, sanat eserleri, süs eşyası ve diğer kıymetli eşyanın zıyaından veya hasarından sorumlu tutulabilmesi, bu tür eşyanın ona koruması amacıyla teslim edilmiş olmasına bağlıdır. Böyle bir halde taşıyan, 10'uncu maddenin (1) nr.lı paragrafı gereğince daha yüksek bir sorumluluk sınırı kararlaştırılmamışsa, 8'inci maddenin (3) nr.lı paragrafındaki sınır çerçevesinde sorumlu olur.

MADDE 6

Müterafik Kusur

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

MADDE 7

Cismani Zarardan Doğan Sorumluluğun Sınırı

1. Yolcunun ölümü veya yaralanması halinde taşıyanın sorumluluğu her halde taşıma başına 46.666 hesaplama birimi ile sınırlıdır. Tazminat, davanın açıldığı mahkeme hukuku gereğince irat şeklinde tayin edilmek zorunda olsa bile, tayin edilecek iratlar toplamı bu miktarı aşamaz (19.Kasım 1976 tarihli Protokol'ün 2. maddesinin (1) numaralı paragrafı ile değişik).
2. Bir akit devlet, (1)nr.lı paragraf hükmüne rağmen, kendi tabiiyetinde olan taşıyanlar için kişi başına daha yüksek bir sorumluluk miktarı tespit edilebilir.

MADDE 8

Bagajın Zıyaı veya Hasarı Halinde Sorumluluğun Sınırı

1. Kabin bagajının uğradığı zıya veya hasar için taşıyanın sorumluluğu, yolcu ve taşıma başına 833 hesaplama birimi ile sınırlıdır.*
2. Araçlar ve içlerinde bulunan her çeşit eşyanın uğradığı zıya ve hasar için taşıyanın sorumluluğu, araç ve taşıma başına 3.333 hesaplama birimi ile sınırlıdır.*
3. Bu maddenin (1) ve (2) nr.lı paragraflarında tasrih olunanlar dışındaki bagajın zıyaı veya hasarı halinde, taşıyanın sorumluluğu yolcu ve taşıma başına 1.200 hesaplama birimi ile sınırlıdır.*
4. Taşıyan ve yolcu, taşıyanın sorumluluğu hakkında zararın tamamından indirilmek üzere yolcu başına, aracın uğrayacağı zıya veya hasar için 117 hesaplama birimini, diğer bagajın uğrayacağı zıya veya hasar için de 135 hesaplama birimini aşmayacak bir muafiyetin uygulanması hususunda anlaşabilirler.*

(19.Kasım 1976 tarihli Protokol'ün 2. maddesinin (2) numaralı paragrafı ile değişik).

MADDE 9

Hesaplama Birimi veya Parasal Birim ve Tahvil*

1. Bu Konvansiyon'da sözü geçen Hesaplama Birimi, Milletlerarası Para Fonu tarafından tanımlanan Özel Çekme Hakkını ifade eder. Konvansiyon'un 7 ve 8'inci maddesinde tasrih olunan miktarlar, davanın açıldığı mahkemenin bulunduğu devletin milli parasına çevrilirken, mahkeme kararının verildiği veya taraflarca kabul edilen tarihteki değer esas alınır. Milletlerarası Para Fonu'na üye olan akit devletin milli parasının değer Özel Çekme Hakkı hükümleri uyarınca bulunurken, Milletlerarası Para Fonu tarafından ilgili tarihteki kendi faaliyetleri ve işlemleri için uyguladığı değerlerme metodu uygulanır. Milletlerarası Para Fonu'na üye olmayan bir akit devletin milli parasının Özel Çekme Hakkı hükümleri uyarınca değer o akit devletin kendisinin tespit ettiği usulle hesaplanır.
2. Ancak, Milletlerarası Para Fonu'na üye olmayan ve mevzuatı da Özel Çekme Hakkının (1) nr.lı paragraf hükümlerine göre kendisinin milli parasına çevrilmesini engelleyen bir devlet, bu Konvansiyon'u onaması, kabulü, uygun bulması veya katılması esnasında veya bundan sonraki herhangi bir zamanda bu Konvansiyondaki hesaplama biriminin kendi ülkesinde aşığıdaki gibi;
 - (a) 7. maddenin 1. paragrafı konusunda 1.700.000 hesaplama birimini,
 - (b) 8. maddenin 1. paragrafı konusunda 12,500 hesaplama birimini,

- (c) 8. maddenin 2. paragrafı konusunda 50.000 hesaplama birimini,
- (d) 8. maddenin 3. paragrafı konusunda 18.000 hesaplama birimini,
- (e) 8. maddenin 4. paragrafı konusunda aracın uğrayacağı ziya veya hasar için 1.750 hesaplama birimini, diğer bagajın uğrayacağı ziya veya hasar için de 200 hesaplama biriminin indirilebileceğini geçemeyeceğinin tespit edildiğini açıklayabilir.*

Bu Konvansiyon'da atıf yapılan hesaplama birimi, 65,5 miligram ağırlığında 900 ayar altın karşılık gelir. Bu paragrafta tanımlanan miktar, ilgili devletin hukukuna göre ulusal para birimine tahvil edilecektir.

3. Madde 7 ve 8'deki hesaplama birimi miktarları için, mümkün olduğu kadar 1. paragrafın son cümlesinde bahis edilen hesaplama ve 2. paragrafında bahis edilen tahvil ülkenin ulusal para biriminin gerçek değerine göre yapılacaktır. Ülkeler, herhangi bir zamanda 1. paragrafta uygun hesaplama yöntemi veya 2. paragraftaki tahvil sonucunun ve bunlardan herhangi birinin 3. madde atıf yapılan emanet aracının değişmesini emanetçiye iletacaktır.*

(19.Kasım 1976 tarihli Protokol'ün 2. maddesinin (3) numaralı paragrafı ile değişik).

MADDE 10

Sorumluluğun Sınırlarına İlişkin Ek Hükümler

1. Taşıyan ve yolcu, 7 ve 8'inci maddelerdeki sorumluluk sınırlarının arttırılmasını, açık şekilde ve yazılı olmak şartıyla kararlaştırabilirler.
2. 7 ve 8'inci maddelerde yazılı sorumluluk sınırlarına, faiz alacakları ve mahkeme masrafları dahil değildir.

MADDE 11

Taşıyanın Adamları Hakkındaki Def'i ve Sınırlar

Taşıyanın veya fiili taşıyanın bir yardımcısı veya temsilcisi aleyhinde bu Konvansiyon'da öngörölmüş zararlardan biri için dava açılmışsa, bunlar zararın görevlerini ifa ederken meydana geldiğini ispatlamaları şartıyla, bu Konvansiyon'da taşıyan ve fiili taşıyan hakkında tasrih olunan muafiyet ve sınırlardan istifade ederler.

MADDE 12

Davaların İctimai

1. 7. ve 8'inci maddelerde öngörölen sorumluluk sınırları,yolcunun ölümü veya yaralanması yahut bagajının ziyayı veya hasarı için açılan tazminat davalarında talep edilen toplam miktara uygulanır.
2. Bir fiili taşıyan tarafından icra edilmiş taşımadan dolayı, taşıyandan ve fiili taşıyandan ve aynı şekilde bunların yardımcılardan veya temsilcilerinden alınacak tazminatın toplam tutarı, taşıyanın veya fiili taşıyanın uhdesine düşen en yüksek miktarı aşamaz ve

bu kişilerin hiçbiri kendilerine uygulanacak sınırdan fazla bir miktar ile sorumlu tutulamaz.

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

MADDE 13

Sınırlı Sorumluluğu İleri Sürme Hakkının Kaybı

1. Zararın, böyle bir zarara sebep olmayı amaçlayan bir fiilin veya ihmalinin ya da böyle bir zararın meydana gelebileceği bilincinde olmasına rağmen ihtiyatsız davranmasının neticesi olduğu ispatlanan taşıyan, 7 ve 8'inci maddelerde öngörülen ve 10'uncu maddenin (1) nr.lı paragrafına göre kararlaştırılmış bulunan sorumluluk sınırlarından yararlanamaz.

2. Zararın, böyle bir zarara sebep olmayı amaçlayan bir fiilin veya ihmalinin ya da böyle zararın meydana gelebileceğinin bilincinde olmasına rağmen ihtiyatsızca davranmasının neticesi olduğu ispatlanan taşıyanın veya fiili taşıyanın yardımcısı veya temsilcisi de, sorumluluk sınırlarından yararlanamaz.

MADDE 14

Davaların Esası

Yolcunun ölümü veya yaralanması veya bagajının ziyaa veya hasara uğraması halinde, bu Konvansiyon hükümlerinde öngörülmeyen bir esasa dayanan sorumluluk davası açılmaz.

MADDE 15

Bagajın Zıyainın veya Hasarının İhbarı

1. Yolcu, ziyayı veya hasarı;

(a) Bagajın haricen belli olan hasarı halinde;

(i) El bagajı bakımından, inmesinden önce veya inerken;

(ii) Diğer bagaj bakımından, iadelerinden önce veya iade edilirlerken;

(b) Bagajın haricen belli olmayan hasarı veya ziyayı halinde ise, iniş veya iade ya da iadenin yapılması gerektiği tarihten itibaren on beş gün içinde

Taşıyana veya yardımcısına yazılı olarak bildirmelidir.

2. Yolcu bu bildirimini yapmadığı takdirde, aksi ispat edilene kadar bagajı iyi halde aldığı kabul edilir.

3. Bagajın durumu teslimi sırasında bir tespit veya ekspertiz işlemine konu olmuşsa, yazılı bildirimine gerek yoktur.

MADDE 16
Dava Zamanaşımı Süreleri

1. Yolcunun ölümü ve yaralanması veya bagajının ziyaa veya hasara uğraması hallerinde açılacak bütün tazminat davaları, iki yılda zamanaşımına uğrar.
2. Zamanaşımı süresi,
 - (a) Yolcunun yaralanması halinde, gemiden indiği tarihten;
 - (b) Yolcunun taşıma esnasında ölmesi halinde,gemiden inmesi gereken tarihten; taşıma sırasındaki bir yaralanmanın sonucunda gemiden indikten sonra ölmesi halinde ise, gemiden iniş tarihinden itibaren üç yılı geçmeyecek şekilde ölüm tarihinden itibaren;
 - (c) Bagajın ziyaa veya hasarı halinde ise, gemiden çıktığı veya gemiden çıkması gereken tarihten itibaren işlemeye başlar
3. Zamanaşımı durduran veya kesen sebepler hususunda, davanın açıldığı mahkeme hukuku uygulanır.Ancak , her halde yolcunun geminin indiği veya inmesi gereken tarihten itibaren üç yıl geçtikten sonra, bu Konvansiyon hükümlerine göre dava açılmaz.
4. Bununla beraber,bu maddenin ilk üç paragrafına göre tayin edilecek zamanaşımı süresi, zararın gerçekleşmesinden önce taşıyanın yazılı kabul beyanı ile; zararın gerçekleşmesinden sonra ise, taraflar arasında akdedilmiş yazılı bir anlaşma ile uzatılabilir.

MADDE 17
Yetkili Mahkeme

1. Bu Konvansiyon hükümlerine göre açılacak davalar,davacının seçimine göre,akit bir devlette olmak şartıyla, aşağıdaki mahkemelerden birinde açabilir.
 - (a) Davalının ikametgahı veya işletme merkezinin bulunduğu yer mahkemesi veya
 - (b) Taşıma sözleşmesinde gösterilen hareket veya varma yeri mahkemesi; veya
 - (c) Yargılama yetkisine tabi olması ve davalının bir iş merkezinin bulunması şartıyla, davacının ikametgâhının veya mutad meskeninin bulunduğu devlet mahkemesi;
 - (d) Yargılama yetkisine tabi olması ve davalının iş merkezinin bulunması şartıyla, taşıma sözleşmesinin yapıldığı devlet mahkemesi.
2. Taraflar, zararı doğuran olayın meydana gelmesinden sonra, aralarındaki ihtilafı çözmek üzere yetki anlaşması veya tahkim sözleşmesi yapabilirler.

MADDE 18
Akdi Şartların Hükümsüzlüğü

Yolcunun ölümü veya yaralanması sonucu doğuran olaydan veya bagajın ziyaa veya hasara uğramasından önce, taşıyanın sorumluluğunu kaldıran veya sınırlandırılan ya da bu Konvansiyon'da tespit edilen sınırları azaltan her akdi şart hükümsüzdür. Ancak, 8'inci

maddenin (4) nr.lı paragrafında öngörülen muafiyete ilişkin veya taşıyana düşen ispat yükünü karşı taraf geçiren ya da 17'nci maddenin (1) nr.lı paragrafındaki yetkili mahkemeye ilişkin seçimlik hakları daraltan şartlar, bu hükmün dışındadır.Şartın hükümsüzlüğü, bu Konvansiyon'a tabi taşıma sözleşmesinin hükümsüzlüğünü mucip olmaz.

MADDE 19

Sorumluluğun Sınırlanmasına İlişkin Diğer Konvansiyonlar

Bu Konvansiyon, taşıyanın veya fiili taşıyanın ya da bunların yardımcıları veya temsilcilerinin ve deniz gemisi maliklerinin sorumluluklarını sınırlandıran diğer milletlerarası konvansiyonlardan doğan hak ve yükümlülüklerini etkilemez.

MADDE 20

Nükleer Zarar

Bir nükleer tesis işletenin,

(a) Nükleer enerji alanındaki hukuki sorumluluğa ilişkin 28 Ocak 1964 tarihli Ek Protokol ile değişik 29 Temmuz 1960 tarihli Paris Konvansiyonu veya 21 Mayıs 1963 tarihli Viyana Konvansiyonu gereğince ; ya da

(b) Paris veya Viyana Konvansiyonlarına göre mutazarrır olmalarına rağmen, menfaatlerine olması şartıyla, bu çeşit zararlara ilişkin milli mevzuat gereğince

sorumlu olması halinde, bir nükleer kazadan doğacak zararlardan, hiç kimse bu Konvansiyon gereğince sorumlu tutulamaz.

MADDE 21

Kamu Tüzel Kişileri Tarafından Yapılan Ticari Taşıma

Bu Konvansiyon, bir devlet ya da diğer bir kamu kişisi tarafından 1'inci maddedeki tanıma uygun bir taşıma sözleşmesi ile yapılan ticari taşımalarda da uygulanır.

MADDE 22

Uygulanmama Bildirimi

1. Her Akit Devlet, bu Konvansiyon'u imzalaması, onaması, kabulü veya katılımı sırasında, yolcunun ve taşıyanın kendi tabiiyetinde olması halinde, bu Konvansiyon'un uygulanmayacağını yazılı olarak bildirebilir.

2. Yazılı olarak bildirilen bu beyan, istenildiği zaman Teşkilat Genel Sekreterliği'ne yapılacak bir başka yazılı bildirim ile geri alınabilir.

MADDE 23

İmza, Onama ve Katılma

1. Bu Konvansiyon, Teşkilat Merkezinde 31 Aralık 1975 tarihine kadar imzaya; daha sonra katılmaya açıktır.
2. Devletler bu Konvansiyon'a,
 - a- Onay, kabul veya uygun bulma yönünden ihtirazi kayıt ileri sürmeden imzaladıkları takdirde; veya
 - b- Onay, kabul veya uygun bulmayı müteakiben onay, kabul veya uygun bulma imzasıyla; veya
 - c- Katılma yolu ileTaraf olabilirler.
3. Onay, kabul, uygun bulma veya katılma, usulüne uygun olarak tanzim edilmiş bir belgenin Teşkilat Genel Sekreterliği'ne tevdi edilmesi ile olur.

MADDE 24 **Yürürlüğe Giriş**

1. Bu Konvansiyon, on devlet tarafından onay, kabul veya uygun bulunması yönünden herhangi bir ihtirazi kayıt ileri sürülmeden imzalandığı veya bir onay, kabul, uygun bulma veya katılma belgesinin tevdi edildiği tarihten itibaren 90 gün sonra yürürlüğe girer.
2. Konvansiyon'un yürürlüğe girmesinden sonra bu Konvansiyon'u onay, kabul veya uygun bulma yönünden ihtirazi kayıt ileri sürmeden imzalayan veya onay, kabul, uygun bulma veya katılma belgesini tevdi eden her devlet için, imza veya tevdi tarihlerinden itibaren 90 gün sonra yürürlüğe girer.

MADDE 25 **Ayrılma**

1. Teşkilat, bu Konvansiyon'un yenilenmesi veya düzeltilmesi için bir konferans çağrısında bulunabilir.
2. Bu Konvansiyon'a taraf olan devletlerden en az üçte birinin Konvansiyon'un yenilenmesi veya düzeltilmesini istemesi halinde, Teşkilat Konferans çağrısında bulunur.
3. Usulüne uygun olarak toplanmış bir konferans sonrasında kabul edilen değişiklik yürürlüğe girdikten sonra, taraf olan her devlet, Konvansiyon'un değiştirilmiş metni ile bağlıdır.

MADDE 26 **Tevdi Makamı**

1. Bu Konvansiyon, Teşkilat Genel Sekreterliği'ne tevdi olunacaktır.
2. Teşkilat Genel Sekreterliği,
 - a- Bu Konvansiyon'u imzalamış veya ona katılmış olan bütün devletlere,
 - (i) Tarihleri ile birlikte her yeni imzayı ve tevdi olunan her belgeyi;
 - (ii) Bu Konvansiyon'un yürürlüğe giriş tarihini;
 - (iii) Konvansiyon'dan her ayrılmayı hüküm ifade edeceği tarih ile birlikte bildirir.
 - b- Bu Konvansiyon'u imzalayan veya ona katılan bütün devletlere, uygunluğu onanmış suretler gönderir.

3. Bu Konvansiyon yürürlüğe girdikten sonra, Birleşmiş Milletler Statüsü'nün 102'inci maddesi gereğince kayda alınmak ve yayınlanmak üzere uygunluğu onanmış bir sureti, Teşkilat Genel Sekreterliği tarafından Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliği'ne gönderilir.

MADDE 27

Diller

Bu Konvansiyon'un İngilizce ve Fransızca dillerinde tek nüsha olarak hazırlanmış her iki metni de eşit geçerliğe sahiptir. İspanyolca ve Rusça dillerindeki resmi çevirileri de Teşkilat Genel Sekreterliği tarafından yaptırılmış ve imzalı orijinal metinleri tevdi olunmuştur.

Bu Konvansiyon, 13 Aralık 1974 tarihinde Atina'da yetkililer tarafından imzalanarak akdolunmuştur.