

**CONVENTION ON THE CONTRACT FOR THE CARRIAGE OF GOODS BY INLAND
WATERWAY (CMN), BUDAPEST, 6 FEBRUARY 1959¹**

(Translation – Non-authentic text)

(...)

Having recognized the desirability of establishing by common agreement certain uniform rules concerning contracts for the carriage of goods by inland waterway,

(...)

CHAPTER I

Scope of the Convention

Article 1

1. This Convention shall apply to every contract for the carriage of goods by water for hire or reward, when at least one of the places of loading or unloading specified in the contract is situated in a contracting country, and the contract is not governed by maritime law by reason of passage through the sea. This provision shall apply even if the ship used is not a vessel of inland navigation, and regardless of the flag or registration of the ship, or the nationality or residence of the parties.
2. If the contract of carriage provides for an option between two or more places of unloading, only one of them need be situated in a contracting country for the Convention to apply.
3. Each country may, at the time of signing this Convention or of depositing its instrument of ratification or accession, reserve the right not to apply this Convention to carriage in respect of which all the places of loading and unloading specified in the contract of carriage are situated on its territory, or to certain such carriage operations, which shall be expressly defined. Each country may also reserve the right not to apply this Convention in all or any cases where carriage is entirely by lake and at least one place of loading or unloading is situated in its territory; provided always that this reservation shall not affect carriage operations where other places of loading or unloading are situated in the territory of other contracting Parties which have not excluded the said operations from the application of this Convention. The reservations referred to in this paragraph may at any time be withdrawn by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations. Such notification shall state the date on which the reservation shall cease to have effect.

CHAPTER II

Persons for whom the carrier is responsible

Article 2

For the purposes of this Convention, the carrier shall be liable for the acts and omissions of his servants and agents and of all other persons of whose services he makes use for the performance of the obligations which are incumbent upon him by virtue of the contract of carriage, as if such acts and

¹Unidroit Unification of Law Yearbook 1961, p. 399. Draft Convention elaborated in 1959 by the UN/ECE Working Party on River Law with the help of the International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT). The draft was never adopted, because of divergent views among some UN/ECE member countries regarding provisions on the "nautical fault" exception.

omissions were his own.

CHAPTER III

Carriage documents

Article 3

1. For all carriage performed under a contract of carriage governed by this Convention, a carriage document shall be made out either in the form of a consignment note or, when the sender so requests before the goods are taken over by the carrier, in the form of a bill of lading.
2. If the goods are taken over before loading, the sender may require the carrier to issue to him a provisional receipt or a bill of lading 'for shipment'. After loading the bill of lading 'for shipment' shall be duly completed and shall be marked with the word 'shipped' unless it is exchanged for a 'shipped' bill of lading.
3. The carrier may require any provisional document which has been made out to be handed to him in exchange for the final carriage document.

Article 4

1. A bill of lading may be to a named person, to order or to bearer.
2. The carrier shall deliver the goods, against delivery of the bill of lading,
 - a. in the case of a bill of lading to a named person or of an unendorsed bill of lading 'to order', to the person named in the bill of lading;
 - b. in the case of a bill of lading ; 'to order' endorsed to a named person, to the person to whom the bill of lading has been assigned by endorsement;
 - c. in the case of a bill of lading 'to bearer' or of a bill of lading 'to order' endorsed in blank, to the holder of the bill of lading.
3. The consignment note shall indicate the name of the consignee to whom the goods are to be delivered. Delivery shall not be subject to the handing over of the original of the consignment note to the carrier.

Article 5

1. The carriage document should set out the conditions of carriage. Absence, irregularity or loss of the carriage document shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall remain subject to the provisions of this Convention.
2. The consignment note shall contain in particular the following information:
 - a. the place and date of issue;
 - b. the place and date of taking over of the goods;
 - c. the name and address of the carrier and of the sender;
 - d. the place of unloading and any alternative place of unloading;

remain easily legible until the end of the journey.

4. The sender shall supply the carrier, in good time, with all the documents necessary under port, Customs, health or other regulations, and shall be liable for any loss or damage suffered by the carrier by reason of the absence, inaccuracy, inadequacy or late delivery of such documents.

Article 8

1. If any inaccuracy is noted by the carrier in the data relating to the description of the goods, or if the goods do not appear to be in good condition, the carrier may insert specific reservations on the subject in the carriage document.
2. The carrier may also enter reservations in the carriage document concerning data which he has no reasonable means of checking, but in such a case he shall state the circumstances which have prevented him from checking them. He may, in particular, enter reservations if the goods have not been handed over to him weighed, counted or otherwise measured in such a way that he can check them with the help of means which were or might reasonably be expected to be at his disposal or of means put at his disposal at the sender's expense.
3. When, in accordance with normal practice at the place of loading, the weight of the goods, or their quantity otherwise expressed, has been determined by a person other than the parties to the contract, the sender shall not be responsible for the particulars concerning weight or quantity and the carrier may enter a reservation 'weight unknown', 'quantity unknown', or any equivalent expression on the carriage document. No such reservation shall be allowed when the weight or quantity has been ascertained by an official reading of the scales or by one taken with the agreement of both parties or by some other means, whether official or performed with the agreement of both parties, for determining the weight or quantity of the goods.
4. The reservation 'weight unknown', 'quantity unknown' or any equivalent expression may always be entered when, in accordance with the normal practice of the place of loading, the weight or the quantity otherwise expressed has been determined by the sender alone.
5. The carrier's optional right to enter reservations on the carriage document in accordance with paragraphs 1 to 4 of this article shall continue only until the time of signature of the said document. The fact that the sender has signed the consignment note or a copy of the bill of lading or of the consignment note does not of itself imply the acceptance by the sender of the reservations entered by the carrier on the carriage document.

Article 9

1. If a bill of lading is made out, those provisions of the bill of lading which have not given rise to reservations as provided for in article 8 shall be conclusive evidence as between the carrier and the person to whom the goods are to be delivered; the person to whom the goods are to be delivered shall not be bound by any terms of the contract of carriage which do not appear in the bill of lading. As between the sender and the carrier the bill of lading shall *be prima facie* evidence of the terms of the contract and of the receipt of the goods by the carrier.
2. If a consignment note is made out, it shall be *prima facie* evidence as between the sender and the carrier and as between the carrier and the consignee, of the terms of the contract of carriage and of the receipt of the goods by the carrier.

CHAPTER IV

*Liability of the carrier***Article 10**

1. The carrier shall take the necessary steps to ensure that the ship is made seaworthy and maintained in a condition of seaworthiness throughout the voyage. In particular, 'seaworthiness' means that the ship shall be suitably equipped, supplied and provisioned, that the installations for handling and keeping the goods shall be adequate and properly maintained, that the crew shall be adequate in number and duly qualified, that the goods shall be well stowed and that the load shall not exceed the limits permitted by the ship's capacity and the depth of the waters.
2. The fact that loading is carried out by the sender shall not affect the obligations devolving upon the carrier by virtue of paragraph 1 of this article.

Article 11

The carrier shall be liable for any loss of or damage to the goods occurring between the time of taking over and the time of delivery of the goods.

Article 12

The carrier shall be relieved of liability if he proves that the loss or damage was due to circumstances which a diligent carrier could not have prevented and the consequences of which such a carrier could not have averted.

Article 13

The carrier shall be relieved of liability if he proves that the loss or damage is due to unseaworthiness which a diligent carrier could not have discovered in time to remedy it.

Article 14

1. The carrier shall be relieved of liability if he proves that the loss or damage was due to a negligent act or omission in the navigation or management of the ship on the part of the master or any other person in the service of the ship.
2. Paragraph 1 of this article shall not apply:
 - a. if, being himself the master of the ship or in the service of the ship, the carrier has himself committed the negligent act or omission with the intention of causing the loss or damage, or in a manner implying either that he deliberately disregarded the prejudicial consequences which might result from his conduct, or that his lack of awareness of such consequences ought not to be excused;
 - b. if the negligent act or omission was caused by a failure on the part of the carrier to carry out the obligations incumbent upon him by virtue of article 10 of this Convention.
3. Action taken primarily in the interests of the cargo shall not be deemed to relate to the navigation or management of the ship.

Article 15

1. Each country shall, at the time of signing this Convention or of depositing its instrument of ratification or accession, state whether it accepts or does not accept article 14. Any country which has stated that it accepts article 14 may at any time, by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations, declare that it will no longer accept it from a specified date not less than three months later than the date of such notification. Any country which has stated that it does not accept article 14 may similarly give notice that it will accept it from a specified date not less than three months later than the date of such notification.
2. When all the Contracting Parties in whose territory places of loading or unloading specified in a contract of carriage apply article 14 of this Convention, the said article shall be applicable to the contract in question. When none of the Contracting Parties in whose territory places of loading or unloading specified in a contract of carriage are situated applies article 14, the said article shall not be applicable to the contract in question.
3. In cases not covered by paragraph 2 of this article the parties to the contract of carriage shall be free to stipulate in the contract whether and to what extent the carrier shall be relieved of liability for a negligent act or omission committed in the navigation or management of the ship, provided always that the degree of such relief shall not exceed that laid down in article 14 of this Convention. Failing such stipulation, if the place of loading is situated in the territory of a Contracting Party, the contract shall be subject to the system adopted by that Contracting Party, and if the place of loading is not situated in the territory of a Contracting Party, the contract shall be subject to the system adopted by the Contracting Party in whose territory the first of the places of unloading mentioned in the contract and situated in the territory of a Contracting Party is situated.

Article 16

1. The carrier shall be relieved of liability when the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances:
 - a.* stowage on deck or above deck-level, where this method of stowage has been agreed and stated in the carriage document;
 - b.* the lack of or defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or damage when not packed or when not properly packed;
 - c.* loading operations by the sender or unloading operations by the receiver;
 - d.* carriage in a hold sealed by the sender when the seals are intact at the time of delivery;
 - e.* the nature of certain kinds of goods which makes him particularly liable to loss or damage, especially through breakage, rust, decay, dessication, evaporation leakage or the action of moth or vermin;
 - f.* the carriage of livestock.
2. When the carrier establishes that, in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the special risks mentioned above, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall however be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact,

attributable either wholly or in a part to one of these risks.

Article 17

Unless otherwise stipulated, allowable wastage shall be determined according to established practice at the place of unloading.

Article 18

1. If the sender hands goods of a dangerous nature to the carrier, he shall inform the carrier of the exact nature of the danger and indicate, if necessary, the precautions to be taken. If this information has not been entered in the carriage document, the burden of proving, by some other means, that the carrier knew the exact nature of the danger involved in the carriage of the said goods shall rest upon the sender or the receiver.
2. Goods of a dangerous nature which, in the circumstances referred to in paragraph 1 of this article, the carrier did not know were dangerous, may, at any time or place, be unloaded, destroyed or rendered harmless by the carrier without compensation; further, the sender shall be liable for all expenses, loss or damage arising from their handing over for carriage or from their carriage.

Article 19

1. Compensation for loss of the goods shall be equal to the normal value of goods of the same kind and quality at the place where and the time at which they were or should have been delivered.
2. Compensation for damage to the goods shall be equal to the difference between the value of the goods determined in accordance with paragraph 1 of this article and the value of the damaged goods.

Article 20

1. The compensation payable by the carrier shall not exceed 300 francs per metric ton of goods lost or damaged. If, however, freight for goods of the type covered by the contract is usually calculated on the basis of volume, the foregoing limit shall apply per cubic metre. A fraction of a metric ton or cubic metre shall be counted as a whole unit.
2. The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, declare in the carriage document a value for the goods exceeding the limit laid down in paragraph 1 of this article, and in that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit.
3. 'Franc' shall be deemed to relate to the gold franc weighing 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 900.

Article 21

The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of article 20, paragraph 1, of this Convention when he or the persons for whom he is responsible under article 2 have committed a negligent act or omission with the intention of causing the loss or damage or in a manner implying either deliberate disregard of the prejudicial consequences that might result from such conduct, or inexcusable lack of awareness of such consequences.

Article 22

1. The carrier shall be liable for any loss or damage resulting from delay in delivery unless the delay was due to circumstances which a diligent carrier could not have prevented and the consequences of which such a carrier could not have averted.
2. Delay in delivery shall be said to occur when the goods have not been delivered within the agreed time-limit or when, failing an agreed time-limit, the actual duration of the carriage, having regard to the circumstances of the case, exceeds the time it would be reasonable to allow a diligent carrier.
3. In case of delay, if the claimant proves that damage has resulted, the carrier shall pay in respect of such damage compensation not exceeding the amount of the freight.

Article 23

When the amounts on which the calculation of the compensation is based are not expressed in the currency of the country in which payment is claimed, conversion shall be at the rate of exchange applicable on the day and at the place of payment of compensation.

CHAPTER V

*Claims and periods of limitation***Article 24**

1. If the receiver delivery of the goods without sending the carrier reservations in writing giving him a general indication of the loss or damage not later than the time of receipt in the case of apparent loss or damage and within three days of receipt in the case of loss or damage which is not apparent, the fact of his taking delivery shall be *prima facie* evidence that he has received the goods in the condition described in the carriage document. In calculating the time-limit neither the date of delivery nor Sundays and public holidays shall be included.
2. The carrier and the receiver shall give each other every reasonable facility for making the requisite investigations and checks.

Article 25

1. The period of limitation for any action arising under the contract of carriage shall be one year.
2. The period of limitation shall begin to run from the date on which all or part of the goods were delivered, or, if no delivery has been effected within a period of three months from the time they were taken over by the carrier, on the expiry of that period. If the goods have not been taken over, the period of limitation shall begin to run from the date on which they ought to have been taken over. The day on which the period of limitation begins to run shall not be included in the period.
3. The interruption and extension of the period of limitation shall be governed by the provisions of the law of the court or tribunal seized of the case settling this matter.
4. A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised by way of counter-claim or set-off.

CHAPTER VI

*Miscellaneous provisions***Article 26**

1. The provisions of this Convention which exclude the liability of the carrier, shift the burden of proof or fix or limit the compensation due for loss or damage shall apply to the owner, manager and charterer of a ship in cases where, without being parties to the contract of carriage, they are responsible, under the law applicable for performance of the said contract.
2. The provisions of this Convention which exclude the liability of the carrier, shift the burden of proof or limit the compensation due for loss or damage shall apply also in cases where, under the law applicable, the loss or damage incurred in the course of carriage subject to this Convention may give rise to an extracontractual claim against the carrier or against a person for whom the carrier is responsible in accordance with article 2.
3. The persons referred to in this article shall not be entitled to avail themselves of its provisions in cases where they have themselves committed a negligent act or omission with the intention of causing the loss or damage or in a manner implying either that they deliberately disregarded the prejudicial consequences which might result from their conduct, or that their lack of awareness of such consequences ought not to be excused.

Article 27

Nothing in the provisions of this Convention shall be deemed to affect any general limitations of the liability of owners or managers of ships or of carriers imposed by international conventions or national law, such as limitation based on the tonnage of the ship, the horsepower of its engines or its value, or resulting from the right of abandonment.

Article 28

Any stipulation which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention other than those of article 22 shall be null and void. In particular, a benefit of insurance in favour of the carrier or any other similar clause, or any clause shifting the burden of proof shall be null and void. The nullity of such stipulations shall not involve the nullity of the other provisions of the contract of carriage.

CHAPTER VII

*Final provisions***Article 29**

1. This Convention is open for signature or accession by countries members of the Economic Commission for Europe and countries admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's Terms of Reference.
2. Such countries as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's Terms of Reference may become Contracting Parties to this Convention by acceding thereto after its entry into force.

3. The Convention shall be open for signature until inclusive. Thereafter, it shall be open for accession.
4. This Convention shall be ratified.
5. Instruments of ratification or accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 30

1. This Convention shall come into force on the ninetieth day after five of the countries referred to in article 29, paragraph 1, have deposited their instruments of ratification or accession.
2. For any country ratifying or acceding to it after five countries have deposited their instruments of ratification or accession, this Convention shall enter into force on the ninetieth day after the said country has deposited its instrument of ratification or accession.

Article 31

1. Any Contracting Party may denounce this Convention by so notifying the Secretary-General of the United Nations.
2. Denunciation shall take effect twelve months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

Article 32

If, after the entry into force of this Convention, the number of Contracting Parties is reduced, as a result of denunciations, to less than five, the Convention shall cease to be in force from the date on which the last of such denunciations takes effect.

Article 33

1. Any country may, at the time of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that this Convention shall extend to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Convention shall extend to the territory or territories named in the notification as from the ninetieth day after its receipt by the Secretary-General or, if on that day the Convention has not yet entered into force, at the time of its entry into force.
2. Any country which has made a declaration under the preceding paragraph extending this Convention to any territory for whose international relations it is responsible may denounce the Convention separately in respect of that territory in accordance with the provisions of article 31.

Article 34

Any dispute between two or more Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Convention, which the parties are unable to settle by negotiation or other means may, at the request of any one of the Contracting Parties concerned, be referred for settlement to the International Court of Justice.

Article 35

1. Any country may, at the time of signing this Convention or of depositing its instrument of ratification or accession, declare that it does not consider itself bound by article 34 of the Convention with respect to the referral of disputes to the International Court of Justice. Other Contracting Parties shall not be bound by article 34 in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.
2. Any Contracting Party having entered a reservation as provided for in paragraph 1 of this article may at any time withdraw such reservation by notifying the Secretary-General of the United Nations.

Article 36

With the exception of the declarations and reservations provided for in article 1, paragraph 3, article 15, paragraph 1, and article 35, paragraph 1, no reservation to this Convention shall be permitted.

Article 37

1. After this Convention has been in force for three years, any Contracting Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing the Convention. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one-fourth of the Contracting Parties notify him of their concurrence with the request.
2. If a conference is convened in accordance with the preceding paragraph, the Secretary-General shall notify all the Contracting Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they may wish the conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference together with the texts of such proposals at least three months before the date on which the conference is to meet.
3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in accordance with this article all countries referred to in article 29, paragraph 1, and countries which have become Contracting Parties under article 29, paragraph 2.

Article 38

In addition to the notifications provided for in article 37 of this Convention, the Secretary-General of the United Nations shall notify the countries referred to in article 29, paragraph 1, and the countries which have become Contracting Parties under article 29, paragraph 2, of:

- a.* declarations made and notifications given in accordance with article 1, paragraph 3;
- b.* declarations made and notifications given in accordance with article 15, paragraph 1;
- c.* ratifications and accessions under article 29;
- d.* the dates of entry into force of this Convention in accordance with article 30;
- e.* denunciations under article 31;

- f.* the termination of this Convention in accordance with article 32;
- g.* notifications received in accordance with article 33;
- h.* declarations and notifications received in accordance with article 35, paragraphs 1 and 2.

Article 39

This Convention is done in a single copy in French and Russian. Texts in English and German are attached thereto. At the time of signing this Convention or of depositing its instrument of ratification or accession, any country may declare that it adopts the French, Russian, English or German text; in that case, the said text shall also be authoritative in the relations between the Contracting Parties which have exercised this right and adopted the same text. In all other cases, the French and Russian texts shall be authentic.

Article 40

After the, the original of this Convention and the attached English and German texts shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit to each of the countries mentioned in article 29, paragraphs 1 and 2, true copies of the original and of the English and German texts.

CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES EN NAVIGATION INTÉRIEURE (CMN), BUDAPEST, 6 FÉVRIER 1959²

(...)

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes en matière de contrat de transport de marchandises en navigation intérieure,

(...)

CHAPITRE I

Champ d'application

Article 1

1. La présente Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises à titre onéreux par eau lorsque l'un au moins des lieux de chargement ou de déchargement prévus au contrat est situé dans un pays contractant et que ce contrat n'est pas régi par le droit maritime du fait de l'emprunt de la mer. Il en est ainsi même si le bâtiment utilisé n'est pas un bateau de navigation intérieure, et sans égard au pavillon ou à l'immatriculation du bâtiment, ou à la nationalité ou au domicile des parties.
2. Si le contrat de transport prévoit une option entre deux ou plusieurs lieux de déchargement, il suffit que l'un d'eux se trouve dans un pays contractant pour que la Convention s'applique.
3. Tout pays peut, au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, se réserver la faculté de ne pas appliquer la présente Convention aux transports dont tous les lieux de chargement et de déchargement prévus au contrat de transport sont situés sur son territoire ou à certains de ces transports explicitement définis. Tout pays peut, de même, se réserver la faculté de soustraire à la présente Convention tout ou partie des transports purement lacustres, dont au moins un lieu de chargement ou de déchargement est situé sur son territoire, mais cette réserve sera sans effet pour les transports dont d'autres lieux de chargement ou de déchargement sont situés sur le territoire d'autres Parties contractantes qui n'ont pas soustrait lesdits transports à la présente Convention. Les réserves visées au présent paragraphe peuvent être retirées à tout moment par une notification à cet effet au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Cette notification fera mention de la date à laquelle la réserve cessera d'avoir effet.

CHAPITRE II

Personnes dont répond le transporteur

Article 2

Pour l'application de la présente Convention, le transporteur répond, comme de ses propres actes et omissions, des actes et omissions de ses préposés et de toutes autres personnes aux services desquelles il a recours pour l'exécution des obligations qui lui incombent en vertu du contrat de transport.

²Unidroit Unification du droit Annuaire 1961, p. 398. Projet de convention élaboré en 1959 par le Groupe de travail du droit fluvial du CEE/ONU avec l'aide de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT). Ce projet n'a cependant jamais été adopté en raison de divergences entre certains pays membres de la CEE/ONU sur les dispositions concernant l'exception pour "faute commise dans la navigation".

CHAPITRE III

*Titres de transport***Article 3**

1. Pour chaque transport effectué en vertu d'un contrat de transport régi par la présente Convention, il sera établi un titre de transport, soit sous la forme d'une lettre de voiture, soit, lorsque l'expéditeur le demande avant la prise en charge de la marchandise par le transporteur, sous celle d'un connaissement.
2. Si la prise en charge précède le chargement, l'expéditeur peut se faire remettre par le transporteur un récépissé provisoire ou un connaissement 'pour embarquer'. Après chargement, le connaissement 'pour embarquer' sera dûment complété et muni de la mention 'embarqué' à moins qu'il ne soit échangé contre un connaissement libellé 'embarqué'.
3. Le transporteur peut exiger la remise en échange du titre de transport définitif de tout document provisoire qui aurait été établi.

Article 4

1. Le connaissement est nominatif, à ordre ou au porteur.
2. Le transporteur doit délivrer la marchandise, contre remise du connaissement,
 - a. dans le cas d'un connaissement nominatif ou d'un connaissement à ordre non endossé, à la personne désignée dans le connaissement;
 - b. dans le cas d'un connaissement à ordre endossé à personne dénommée, à la personne à qui le connaissement a été transmis par endossement;
 - c. dans le cas d'un connaissement au porteur ou d'un connaissement à ordre endossé en blanc, au détenteur du connaissement.
3. La lettre de voiture indique le destinataire auquel la marchandise doit être livrée. La livraison n'est pas subordonnée à la remise au transporteur de l'original de la lettre de voiture.

Article 5

1. Le titre de transport énonce les conditions auxquelles le transport doit s'effectuer. L'absence, l'irrégularité ou la perte du titre de transport n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.
2. La lettre de voiture doit contenir en particulier les indications suivantes:
 - a. le lieu et la date de son établissement;
 - b. le lieu et la date de la prise en charge;
 - c. les noms et les adresses du transporteur et de l'expéditeur;
 - d. le lieu de déchargement prévu, avec ou sans option;
 - e. la désignation du destinataire;

- f.* la description de la marchandise, à savoir sa dénomination courante, son mode d'emballage, ses marques d'identification, son poids, son volume ou sa quantité autrement exprimée ainsi que, s'il y a lieu, le nombre de colis ou pièces; le cas échéant, la description de la marchandise devra comporter en outre la mention de la nature dangereuse de celle-ci;
- g.* l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux règles de la présente Convention.
3. Le connaissement doit contenir, outre les indications prévues aux alinéas *a, b, c, d, f* et *g* du paragraphe précédent, les indications suivantes:
- a.* le nom ou toute autre désignation suffisante du bateau et la date du chargement, sinon la mention qu'il s'agit d'un connaissement 'pour embarquer';
- b.* la désignation du destinataire ou de la personne à l'ordre de laquelle le connaissement est établi, ou la mention 'au porteur';
- c.* pour le connaissement nominatif, la mention 'connaissement'.
4. Les parties peuvent porter sur le titre de transport toutes autres indications utiles, en particulier celles relatives au fret, aux frais accessoires et aux modalités de paiement.
5. Si le titre de transport ne contient pas la mention prévue au paragraphe 2*g* du présent article, le transporteur est responsable de tous frais et dommages que subirait l'ayant droit à la marchandise en raison de cette omission.

Article 6

1. La lettre de voiture est établie en un seul exemplaire original signé par l'expéditeur et par le transporteur. L'expéditeur peut exiger qu'une copie portant la signature du transporteur lui soit remise; le transporteur peut exiger qu'une copie portant la signature de l'expéditeur lui soit remise. Les signatures peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre si la législation du pays où est établie la lettre de voiture le permet.
2. Le connaissement est établi en un seul exemplaire original, lequel sera signé par le transporteur et remis à l'expéditeur. La mention 'embarqué' apposée ultérieurement sur un connaissement 'pour embarquer' sera signée par le transporteur. Le transporteur peut exiger qu'une copie du connaissement, qui lui sera remise, soit contresignée par l'expéditeur.

Article 7

1. L'expéditeur doit fournir par écrit au moment de la prise en charge les indications relatives à la description de la marchandise conformément à l'article 5, paragraphe 2*f*.
2. L'expéditeur répond de tous les frais et dommages que supporterait le transporteur en raison de l'inexactitude ou de l'insuffisance des indications et des instructions qu'il donne en vue de l'établissement du titre de transport.
3. L'expéditeur répond de même du préjudice qui résulterait de l'insuffisance des marques nécessaires à l'identification de la marchandise; celles-ci doivent être apposées de telle sorte qu'elles restent normalement lisibles jusqu'à la fin du voyage.

4. L'expéditeur doit remettre au transporteur, en temps utile, toutes les pièces nécessaires en vertu des règlements portuaires, douaniers, sanitaires ou autres, et il répond du préjudice qui pourrait être causé au transporteur du fait de l'absence, de l'inexactitude, de l'insuffisance ou de la remise tardive de ces pièces.

Article 8

1. Lorsque l'une des données relatives à la description de la marchandise est trouvée inexacte par le transporteur ou lorsqu'il est apparent que la marchandise n'est pas en bon état, le transporteur peut inscrire au titre de transport des réserves précises à ce sujet.
2. Le transporteur a, en outre, la faculté d'inscrire au titre de transport des réserves au sujet des données qu'il n'aurait pas eu les moyens raisonnables de vérifier, mais en indiquant dans ce cas les circonstances qui l'auraient empêché de procéder à la vérification. Il peut notamment inscrire des réserves si la marchandise ne lui a pas été remise pesée, comptée ou autrement mesurée, de telle façon qu'il soit en mesure de procéder aux vérifications voulues à l'aide des moyens dont il dispose ou devrait raisonnablement disposer ou à l'aide des moyens mis à sa disposition aux frais de l'expéditeur.
3. Lorsque, conformément aux usages du lieu de chargement, le poids ou la quantité autrement exprimée de la marchandise a été établi par une personne autre que les parties au contrat, l'expéditeur ne répond pas des indications du poids ou de la quantité, et le transporteur peut inscrire au titre de transport la réserve 'poids inconnu', 'quantité inconnue' ou une mention équivalente. Cette réserve n'est pas admise lorsque le poids ou la quantité a été constaté par le relevé contradictoire ou officiel des échelles ou par un autre mode contradictoire ou officiel de détermination du poids ou de la quantité de la marchandise.
4. La réserve 'poids inconnu', 'quantité inconnue' ou une mention équivalente est toujours admise lorsque, conformément aux usages du lieu de chargement, le poids ou la quantité autrement exprimée a été établi unilatéralement par l'expéditeur.
5. Le transporteur n'a la faculté d'inscrire des réserves au titre de transport conformément aux paragraphes 1 à 4 du présent article que jusqu'au moment où il signe ce titre. La signature par l'expéditeur de la lettre de voiture, ou d'une copie du connaissement ou de la lettre de voiture, n'implique pas, à elle seule, l'acceptation par l'expéditeur des réserves insérées par le transporteur au titre de transport.

Article 9

1. S'il est établi un connaissement, la preuve du contraire n'est pas admise dans les rapports entre le transporteur et la personne à qui doit être délivrée la marchandise en ce qui concerne les énonciations du connaissement qui n'ont pas fait l'objet de réserves dans les conditions prévues à l'article 8; la personne à qui doit être délivrée la marchandise n'est pas liée par les conditions du contrat de transport ne figurant pas au connaissement. Dans les rapports entre l'expéditeur et le transporteur le connaissement fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des conditions du contrat et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur.
2. S'il est établi une lettre de voiture, elle fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des conditions du contrat de transport et de la prise en charge de la marchandise par le transporteur dans les rapports entre l'expéditeur et le transporteur et entre le transporteur et le destinataire.

CHAPITRE IV

*Responsabilité du transporteur***Article 10**

1. Le transporteur doit prendre les mesures nécessaires pour que le bateau soit mis et maintenu pendant toute la durée du voyage en bon état de navigabilité. Cela implique notamment qu'il soit convenablement armé, équipé et approvisionné, que les installations pour la manutention et la conservation de la marchandise soient adéquates et bien entretenues, que l'équipage soit suffisant en nombre et dûment qualifié, que la marchandise soit bien arrimée et que le bateau ne soit pas chargé au-delà de ce que permettent sa portée et la profondeur des eaux.
2. Le fait que le chargement soit effectué par l'expéditeur n'affecte par les obligations qui incombent au transporteur en vertu du paragraphe 1 du présent article.

Article 11

Le transporteur est responsable de la perte ou de l'avarie de la marchandise qui se produit entre le moment de la prise en charge et celui de la livraison de la marchandise.

Article 12

Le transporteur est déchargé de sa responsabilité s'il prouve que la perte ou l'avarie a eu pour cause des circonstances qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles un tel transporteur n'aurait pu obvier.

Article 13

Le transporteur est déchargé de sa responsabilité s'il prouve que la perte ou l'avarie est due à un état d'innavigabilité qu'un transporteur diligent n'aurait pu découvrir en temps utile pour y porter remède.

Article 14

1. Le transporteur est déchargé de sa responsabilité s'il prouve que la perte ou l'avarie a eu pour cause une faute commise dans la navigation ou dans l'administration du bateau par le capitaine ou par toute autre personne au service du bateau.
2. Le paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas;
 - a. dans le cas où, étant capitaine du bateau ou étant au service du bateau, le transporteur a commis lui-même la faute avec l'intention de provoquer le dommage ou d'une façon impliquant soit qu'il a délibérément méprisé les conséquences dommageables pouvant résulter de sa conduite, soit qu'il était inexcusable c'avoir ignoré ces conséquences,
 - b. si la faute a été causée par un manquement du transporteur aux obligations lui incombant en vertu de l'article 10 de la présente Convention.
3. Les mesures prises à titre principal dans l'intérêt de la cargaison ne sont pas considérées comme ayant trait à la navigation ou à l'administration du bateau.

Article 15

1. Au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, tout pays doit déclarer s'il accepte ou non l'article 14. Tout pays qui aura déclaré accepter l'article 14 pourra à tout moment, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, déclarer qu'il ne l'acceptera plus à partir d'une date déterminée postérieure d'au moins trois mois à la date de la notification. Tout pays qui aura déclaré ne pas accepter l'article 14 pourra de même notifier qu'il l'accepte à partir d'une date déterminée postérieure d'au moins trois mois à la date de la notification.
2. Lorsque toutes les Parties contractantes sur le territoire desquelles se trouvent des lieux de chargement ou de déchargement prévus à un contrat de transport appliquent l'article 14 de la présente Convention, cet article est applicable au contrat en cause. Lorsque toutes les Parties contractantes sur le territoire desquelles se trouvent des lieux de chargement ou de déchargement prévus à un contrat de transport n'appliquent pas l'article 14, cet article n'est pas applicable au contrat en cause.
3. Dans les cas non couverts par le paragraphe 2 du présent article, les parties au contrat de transport sont libres de stipuler dans le contrat si et dans quelle mesure le transporteur est exonéré de sa responsabilité pour faute commise dans la navigation ou l'administration du bateau, le degré de cette exonération ne pouvant toutefois dépasser celui qui est prévu à l'article 14 de la présente Convention. A défaut d'une telle stipulation, si le lieu de chargement est situé sur le territoire d'une Partie contractante, le contrat est soumis au régime adopté par cette Partie contractante, et, si le lieu de chargement n'est pas situé sur le territoire d'une Partie contractante, le contrat est soumis au régime adopté par la Partie contractante sur le territoire de laquelle se trouve le premier des lieux de déchargement mentionnés au contrat qui est situé sur le territoire d'une Partie contractante.

Article 16

1. Le transporteur est déchargé de sa responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux:
 - a. chargement en pontée ou en comble, lorsque ce mode de chargement a été convenu et mentionné au titre de transport;
 - b. absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;
 - c. opérations de chargement par l'expéditeur ou opérations de déchargement par le réceptionnaire;
 - d. transport en cale plombée par l'expéditeur lorsque les plombs sont intacts au moment de la livraison;
 - e. nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à cette nature même, à perte ou avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne, dessiccation, évaporation, coulage ou action de la vermine;
 - f. transport d'animaux vivants.

2. Lorsque le transporteur établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs risques particuliers visés ci-dessus, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit peut toutefois faire la preuve que le dommage n'a pas eu l'un de ces risques pour cause totale ou partielle.

Article 17

Sauf stipulation contraire, le déchet de route toléré est déterminé d'après les usages du lieu de déchargement.

Article 18

1. Si l'expéditeur remet au transporteur des marchandises dangereuses, il lui signale la nature exacte du danger qu'elles présentent et lui indique éventuellement les précautions à prendre. Au cas où cet avis n'a pas été consigné au titre de transport, il appartient à l'expéditeur ou au réceptionnaire de faire la preuve, par tous autres moyens, que le transporteur a eu connaissance de la nature exacte du danger que présentait le transport desdites marchandises.
2. Les marchandises dangereuses qui n'auraient pas été connues comme telles par le transporteur dans les conditions prévues au paragraphe 1 du présent article peuvent à tout moment et en tout lieu être déchargées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, et ce sans aucune indemnité; l'expéditeur est en outre responsable de tous frais et dommages résultant de leur remise au transport ou de leur transport.

Article 19

1. L'indemnité pour perte de la marchandise est égale à la valeur usuelle d'une marchandise de même nature et qualité au lieu et à l'époque où la livraison a été ou aurait dû être effectuée.
2. L'indemnité pour avarie est égale à la différence entre la valeur de la marchandise déterminée conformément au paragraphe 1 du présent article et la valeur de la marchandise avariée.

Article 20

1. L'indemnité due par le transporteur ne peut pas dépasser la somme de trois cents francs par tonne métrique de marchandise perdue ou avariée. Toutefois, si le fret est habituellement calculé sur la base du volume pour des marchandises telles que celles qui font l'objet du contrat, la limitation ci-dessus s'applique par mètre cube. Toute fraction de tonne métrique ou de mètre cube est comptée comme unité entière.
2. L'expéditeur peut déclarer au titre de transport, contre paiement d'un supplément de prix à convenir, une valeur de la marchandise excédant la limite prévue au paragraphe 1 du présent article et, dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.
3. Le franc s'entend du franc-or d'un poids de 10/31 gramme au titre de 0,900.

Article 21

Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions du paragraphe 1 de l'article 20 de la présente Convention lorsqu'il y a eu de sa part ou de la part des personnes dont il répond en vertu de l'article 2 une faute commise avec l'intention de provoquer le dommage ou d'une façon impliquant soit mépris délibéré des conséquences dommageables pouvant résulter de la conduite tenue, soit

ignorance inexcusable de ces conséquences.

Article 22

1. Le transporteur répond du dommage provenant d'une livraison tardive, à moins que le retard n'ait eu pour cause des circonstances qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles un tel transporteur n'aurait pu obvier.
2. Il y a livraison tardive lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans le délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, lorsque la durée effective du transport a dépassé, compte tenu des circonstances, le temps qu'il est raisonnable d'allouer à un transporteur diligent.
3. En cas de retard, si l'ayant droit prouve qu'un préjudice en est résulté, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut dépasser le prix du transport.

Article 23

Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie du pays où le paiement est réclamé, la conversion est faite d'après le cours du jour et du lieu du paiement de l'indemnité.

CHAPITRE V

Réclamations et prescriptions

Article 24

1. Si le réceptionnaire a pris livraison de la marchandise, sans qu'il ait, au plus tard au moment de la réception s'il s'agit de pertes ou d'avaries apparentes et au plus tard dans les trois jours à dater de la réception s'il s'agit de pertes ou d'avaries non apparentes, adressé au transporteur des réserves écrites indiquant la nature générale de la perte ou de l'avarie, il est présumé, jusqu'à preuve contraire, avoir reçu la marchandise dans l'état décrit au titre de transport. Ni la date de réception ni les dimanches et jours fériés ne sont compris dans ce délai.
2. Le transporteur et le réceptionnaire se donnent réciproquement toutes facilités raisonnables pour les constatations et vérifications utiles.

Article 25

1. Toutes actions nées du contrat de transport se prescrivent dans le délai d'un an.
2. La prescription court à partir du jour où la marchandise a été livrée en totalité ou en partie ou, si aucune livraison n'a été effectuée dans un délai de trois mois à dater de la prise en charge par le transporteur, à l'expiration de ce délai. Si la prise en charge n'a pas eu lieu, la prescription court à partir du jour où la prise en charge aurait dû être effectuée. Le jour indiqué ci-dessus comme point de départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.
3. L'interruption et la suspension de la prescription sont régies par les dispositions de la loi de la juridiction saisie réglant de ces matières.
4. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

CHAPITRE VI

*Dispositions diverses***Article 26**

1. Les dispositions de la présente Convention qui excluent la responsabilité du transporteur, qui renversent le fardeau de la preuve ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues pour perte ou avarie s'appliquent au propriétaire du bateau, à l'armateur et à l'affréteur, lorsque, sans être parties au contrat de transport, ils sont, d'après la loi applicable, responsables de son exécution.
2. Les dispositions de la présente Convention qui excluent la responsabilité du transporteur, qui renversent le fardeau de la preuve ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues pour perte ou avarie s'appliquent lorsque, d'après la loi applicable, la perte ou l'avarie survenue au cours d'un transport soumis à la présente Convention peut donner lieu à une réclamation extra-contractuelle contre le transporteur ou contre une personne dont celui-ci répond aux termes de l'article 2 de la présente Convention.
3. Les personnes visées au présent article ne peuvent pas se prévaloir de ces dispositions dans les cas où elles ont commis une faute avec l'intention de provoquer le dommage ou d'une façon impliquant soit qu'elles ont délibérément méprisé les conséquences dommageables pouvant résulter de leur conduite, soit qu'elles étaient inexcusables d'avoir ignoré ces conséquences.

Article 27

Les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte aux limitations d'ordre général que des conventions internationales ou des lois nationales apportent à la responsabilité des armateurs, des propriétaires de bateaux et des transporteurs, telles que les limitations fondées sur le tonnage du bateau, la puissance de ses machines ou sa valeur, ou telles que celles résultant de la faculté d'abandon.

Article 28

Est nulle toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la présente Convention autres que celles de l'article 22. En particulier, seraient nulles toute clause par laquelle le transporteur se ferait céder le bénéfice de l'assurance de la marchandise ou toute autre clause analogue, ainsi que toute clause déplaçant le fardeau de la preuve. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat de transport.

CHAPITRE VII

*Dispositions finales***Article 29**

1. La présente Convention est ouverte à la signature ou à l'adhésion des pays membres de la Commission économique pour l'Europe et des pays admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission.
2. Les pays susceptibles de participer à certains travaux de la Commission économique pour l'Europe en application du paragraphe 11 du mandat de cette Commission peuvent devenir Parties contractantes à la présente Convention en y adhérant après son entrée en vigueur.

3. La Convention sera ouverte à la signature jusqu'au ... inclus. Après cette date, elle sera ouverte à l'adhésion.
4. La présente Convention sera ratifiée.
5. Les instruments de ratification ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 30

1. La présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après que cinq des pays mentionnés au paragraphe 1 de l'article 29 auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.
2. Pour chaque pays qui la ratifiera ou y adhérera après que cinq pays auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour qui suivra le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit pays.

Article 31

1. Chaque Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
2. La dénonciation prendra effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

Article 32

Si, après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le nombre des Parties contractantes se trouve, par suite de dénonciations, ramené à moins de cinq, la présente Convention cessera d'être en vigueur à partir de la date à laquelle la dernière de ces dénonciations prendra effet.

Article 33

1. Tout pays pourra, lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, que la présente Convention sera applicable à tout ou partie des territoires qu'il représente sur le plan international. La Convention sera applicable au territoire ou aux territoires mentionnés dans la notification à dater du quatre-vingt-dixième jour après réception de cette notification par le Secrétaire général ou, si à ce jour la Convention n'est pas encore entrée en vigueur, à dater de son entrée en vigueur.
2. Tout pays qui aura fait, conformément au paragraphe précédent, une déclaration ayant pour effet de rendre la présente Convention applicable à un territoire qu'il représente sur le plan international pourra, conformément à l'article 31, dénoncer la Convention en ce qui concerne ledit territoire.

Article 34

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement pourra être porté, à la requête d'une quelconque des Parties contractantes

intéressées, devant la Cour internationale de Justice, pour être tranché par elle.

Article 35

1. Tout pays peut, au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer qu'il ne se considère pas lié par l'article 34 de la Convention en ce qui concerne le renvoi des différends à la Cour internationale de Justice. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 34 envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.
2. Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe 1 du présent article pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 36

A l'exception des déclarations et réserves prévues au paragraphe 3 de l'article premier, au paragraphe 1 de l'article 15 et au paragraphe 1 de l'article 35 de présente Convention, aucune réserve à la présente Convention ne sera admise.

Article 37

1. Après que la présente Convention aura été en vigueur pendant trois ans, toute Partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser la présente Convention. Le Secrétaire général notifiera cette demande à toutes les Parties contractantes et convoquera une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le quart au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.
2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe précédent, le Secrétaire général en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la conférence. Le Secrétaire général communiquera à toutes les Parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence, ainsi que le texte de ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.
3. Le Secrétaire général invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les pays visés au paragraphe 1 de l'article 29, ainsi que les pays devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 29.

Article 38

Outre les notifications prévues à l'article 37 de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux pays visés au paragraphe 1 de l'article 29, ainsi qu'aux pays devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 29,

- a. les déclarations et notifications faites conformément au paragraphe 3 de l'article premier,
- b. les déclarations et notifications faites conformément au paragraphe 1 de l'article 15,
- c. les ratifications et adhésions en vertu de l'article 29,
- d. les dates auxquelles la présente Convention entrera en vigueur conformément à l'article 30,

- e. les dénonciations en vertu de l'article 31,
- f. l'abrogation de la présente Convention conformément à l'article 32,
- g. les notifications reçues conformément à l'article 33,
- h. les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 35.

Article 39

La présente Convention est faite en un seul exemplaire en langues française et russe. Il y est joint des textes en langues anglaise et allemande. Au moment où il signe la présente Convention ou dépose son instrument de ratification ou d'adhésion, tout pays peut déclarer qu'il adopte ou le texte français ou le texte russe ou le texte anglais ou le texte allemand; dans ce cas, ledit texte vaudra également dans les rapports entre les Parties contractantes qui auront usé du même droit et adopté le même texte. Les deux textes français et russe feront foi dans tout autre cas.

Article 40

Après le ..., l'original de la présente Convention et les textes en langues anglaise et allemande qui y sont joints seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui transmettra à chacun des pays visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 29 des copies certifiées conformes de cet original et de ces textes en langues anglaise et allemande.

**STATUS OF SIGNATURES, RATIFICATIONS, ACCEPTANCES, APPROVALS,
ACCESSIONS, RESERVATIONS AND NOTIFICATIONS OF SUCCESSION**

There are no signatures, ratifications, acceptances, approvals, accessions, reservations and notifications of succession with regard to this text. It is only a Draft Convention elaborated in 1959 by the UN/ECE Working Party on River Law with the help of the International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT). The draft was never adopted, because of divergent views among some UN/ECE member countries regarding provisions on the "nautical fault" exception.