

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES
RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS BY SEA, BRUSSELS, 29 APRIL 1961**

The High Contracting Parties,

Having recognized the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to the carriage of passengers by sea.

Have resolved to conclude a convention for this purpose and to this and have agreed as follows:

Article 1

In this Convention, the following terms shall have the meanings hereby assigned to them:

- a) « carrier » includes any of the following persons who enters into a contract of carriage: the shipowner, the charterer or the operator of the ship;
- b) « contract of carriage » means a contract made by or on behalf of a carrier to carry passengers, but does not include a charter party;
- c) « passenger » means only a person carried in a ship under a contract of carriage;
- d) « ship » means only sea-going ship;
- e) « carriage » covers the period while a passenger is on board the ship, and in the course of embarking or disembarking; but does not include any period while the passenger is in a marine station or on a quay or other port installation. In addition, 'carriage' includes transport by water from land to ship or vice-versa, if the cost is included in the fare, or if the vessel used for this auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier;
- f) « international carriage » means any carriage in which according to the contract of carriage the place of departure and the place of destination are situated either in a single State if there is an intermediate port of call in another State, or in two different States;
- g) « Contracting State » means a State whose ratification or adherence to this Convention has become effective and whose denunciation thereof has not become effective.

Article 2

This Convention shall apply to any international carriage if either the ship flies the flag of a Contracting State or if, according to the contract of carriage, either the place of departure or the place of destination is in a Contracting State.

Article 3

- (1) Where a carrier is the owner of the carrying ship he shall exercise due diligence, and shall ensure that his servants and agents, acting within the scope of their employment, exercise due diligence to make and keep the ship seaworthy and properly manned, equipped and supplied at the beginning of the carriage, and at all times during the carriage and in all other respects to secure the safety of the passengers.
- (2) Where a carrier is not the owner of the carrying ship, he shall ensure that the shipowner or operator, as the case may be, and their servants and agents acting within the scope of their

employment exercise due diligence in the respects set out in paragraph (1) of this Article.

Article 4

- (1) The carrier shall be liable for damage suffered as a result of the death of, or personal injury to a passenger if the incident which causes the damage so suffered occurs in the course of carriage and is due to the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment.
- (2) The fault or neglect of the carrier, his servants and agents shall be presumed, unless the contrary is proved, if the death or personal injury arises from or in connection with shipwreck, collision, stranding, explosion or fire.
- (3) Except as provided in paragraph (2) of this Article, the burden of proving the fault or neglect of the carrier, his servants or agents, shall be on the claimant.

Article 5

If the carrier proves that the death of, or personal injury to the passenger was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the Court may exonerate the carrier wholly or partly from this liability in accordance with the provisions of its own law.

Article 6

- (1) The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed 250 000 francs, each franc consisting of 65,5 milligrams of gold of millesimal fineness 900. The sum awarded may be converted into national currencies in round figures. Conversion of this sum into national currencies other than gold shall be made according to the gold value of such currencies at the date of payment.
- (2) 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 these payments shall not exceed the said limit.
- (3) Nevertheless the national legislation of any High Contracting Party may fix as far as the carriers who are subjects of such State are concerned a higher per capita limit of liability.
- (4) The carrier and the passenger may also agree by special contract to a higher per capita limit of liability.
- (5) Any legal costs awarded and taxed by a Court in an action for damages shall not be included in the limits of liability prescribed in this Article.
- (6) The limits of liability prescribed in this Article shall apply to the aggregate of the claims put forward by or on behalf of any one passengers, his personal representatives, heirs or dependents on any distinct occasion.

Article 7

The carrier shall not be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Article 6, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 8

The provisions of this Convention shall not modify the rights or duties of the carrier, provided for in international Conventions relating to the limitation of liability of owners of sea-going ships or in any national law relating to such limitation.

Article 9

Any contractual provision concluded before the occurrence which caused the damage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or his personal representatives, heirs or dependents or to prescribe a lower limit than that fixed in this Convention, as well as any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier, or to require disputes to be submitted to any particular jurisdiction or to arbitration, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 10

- (1) Any claim for damages, however founded, may only be made subject to the conditions and the limits set out in this Convention.
- (2) Any claim for damages for personal injury suffered by a passenger may only be made by or on behalf of the passenger.
- (3) In case of the death of the passenger a claim for damages may be made only by the personal representatives, heirs or dependents of the deceased, and only if such persons are permitted to bring an action in accordance with the law of the Court seized of the case.

Article 11

- (1) In case of personal injury suffered by a passenger, he shall give written notice of such injury to the carrier within fifteen days of the date of disembarkation. If he fails to comply with this requirement, the passenger shall be presumed, in the absence of proof to the contrary, to have disembarked safe and sound.
- (2) Actions for damages arising out of the death or personal injury of a passenger shall be time barred after a period of two years.
- (3) In case of personal injury, the limitation period shall be calculated from the date of the disembarkation of the passenger.
- (4) In the event of death occurring during carriage the limitation period shall be calculated from the date on which the passenger should have disembarked.
- (5) In the event of personal injury which occurs in the course of carriage and results in death after disembarkation the limitation period shall be calculated from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation.
- (6) The law of the Court seized of the case shall govern rights of suspension and interruption of the limitation periods in this Article; 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.

Article 12

- (1) If an action is brought against a servant or agent of a carrier arising out of damages to which this Convention relates, 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 himself is entitled to invoke under this Convention.
- (2) The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents, in that case, shall not exceed the said limits.
- (3) Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

Article 13

This Convention shall be applied to commercial carriage within the meaning of Article 1 undertaken by States or Public Authorities.

Article 14

This Convention shall not affect the provisions of any international Convention or national law which governs liability for nuclear damage.

Article 15

This Convention shall be open for signature by the States represented at the eleventh session of the Diplomatic Conference on Maritime Law.

Article 16

This Convention shall be ratified and the instruments of ratification shall be deposited with the Belgian Government.

Article 17

- (1) This Convention shall come into force between the two States which first ratify it, three months after the date of the deposit of the second instrument of ratification.
- (2) This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the second instrument of ratification, three months after the date of the deposit of the instrument of ratification of that State.

Article 18

Any State not represented at the eleventh session of the Diplomatic Conference on Maritime Law may accede to this Convention.

The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.

The Convention shall come into force in respect of the acceding State three months after the date of the deposit of the instrument of accession of that State, but not before the date of entry into force of

the Convention as established by Article 17, paragraph (1).

Article 19

Each High Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such High Contracting Party. Nevertheless, this denunciation shall only take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article 20

- (1) Any High Contracting Party may at the time of its ratification of or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government that the Convention shall extend to any of the countries which have not yet obtained sovereign rights and for whose international relations it is responsible.

The Convention shall three months after the date of the receipt of such notification by the Belgian Government, extend to the countries named therein.

The United Nations Organization may apply the provisions of this Article in cases where they are the administering authority for a country or where they are responsible for the international relations of a country.

- (2) The United Nations Organization or any High Contracting Party which has made a declaration under paragraph (1) of this Article may at any time thereafter declare by notification given to the Belgian Government that the Convention shall cease to extend to such country.

This denunciation shall take effect one year after the date on which notification thereof has been received by the Belgian Government.

Article 21

The Belgian Government shall notify the States represented at the eleventh session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, and the acceding States to this Convention, of the following:

- (1) The signatures, ratifications and accessions received in accordance with Articles 15, 16 and 18.
- (2) The date on which the present Convention will come into force in accordance with Article 17.
- (3) The notifications with regard the territorial application of the Convention in accordance with Article 20.
- (4) The denunciations received in accordance with Article 19.

Article 22

Any High Contracting Party may three years after the coming into force of this Convention, in respect of such High Contracting Party or at any thereafter request that a Conference be convened in order to consider amendments to this Convention.

Any High Contracting Party proposing to avail itself of this right shall notify the Belgian Government which, provided that one third of the High Contracting Parties are in agreement, shall convene the Conference within six months thereafter.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, whose credentials have been duly accepted, have signed this Convention.

DONE at Brussels, this 29th day of April, 1961, in the French and English languages, the two texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

PROTOCOL

Any High Contracting Party may at the time of signing, ratifying or acceding to this Convention make the following reservations:

- (1) not to give effect to the Convention in relation to carriage which according to its national law is not considered to be international carriage;
- (2) not to give effect to the Convention when the passenger and the carrier are both subjects of the said Contracting Party;
- (3) to give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including the provisions of this Convention in its national legislation in a form appropriate to that legislation.

**CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES
EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE PASSAGERS PAR MER, BRUXELLES, 29 AVRIL 1961**

Les Hautes Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes concernant le transport par mer de passagers,

Ont décidé de conclure une convention à cet effet, et, en conséquence, sont convenues de ce qui suit :

Article 1

Dans la présente Convention, les termes suivants sont employés dans le sens indiqué ci-dessous :

- a) « transporteur » comprend l'une quelconque des personnes suivantes, partie à un contrat de transport : le propriétaire du navire ou l'affréteur ou l'armateur;
- b) « contrat de transport » signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte, pour le transport de passagers, à l'exception d'un contrat d'affrètement;
- c) « passager » signifie uniquement une personne transportée sur un navire en vertu d'un contrat de transport;
- d) « navire » signifie uniquement un bâtiment de mer;
- e) « transport » comprend la période pendant laquelle le passager est à bord du navire, ainsi que les opérations d'embarquement et de débarquement de ce passager, mais ne comprend pas la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire. En outre, le transport comprend le transport par eau, du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet, ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur;
- f) « transport international » signifie tout transport dont, selon le contrat de transport, le lieu de départ et le lieu de destination sont situés soit dans un seul Etat, s'il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat, soit dans deux Etats différents;
- g) « Etat Contractant » signifie un Etat dont la ratification ou l'adhésion à la Convention a pris effet et dont la dénonciation n'a pas pris effet.

Article 2

Les dispositions de la présente Convention s'appliquent à tous les transports internationaux soit effectués par un navire battant le pavillon d'un Etat Contractant, soit lorsque, d'après le contrat de transport, le lieu de départ ou le lieu de destination se trouve dans un Etat Contractant.

Article 3

- (1) Lorsqu'un transporteur est propriétaire du navire, il exercera une diligence raisonnable et répondra de ce que ses préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence raisonnable pour mettre et conserver le navire en état de navigabilité et convenablement armé, équipé et approvisionné au début du transport et à tout moment durant le transport, et pour assurer la sécurité des passagers à tous autres égards.

- (2) Lorsque le transporteur n'est pas propriétaire du navire, il répondra de ce que le propriétaire du navire ou l'armateur, selon le cas, et leurs préposés, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, exercent une diligence raisonnable aux fins énumérées au paragraphe (1) du présent article.

Article 4

- (1) Le transporteur sera responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager, si le fait générateur du préjudice ainsi subi a lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou négligence du transporteur, ou de ses préposés agissant dans l'exercice de leurs fonctions.
- (2) La faute ou la négligence du transporteur ou de ses préposés sera présumée, sauf preuve contraire si la mort ou les lésions corporelles ont été causées par un naufrage, abordage, échouement, explosion ou incendie ou sont en relation avec l'un de ces événements.
- (3) Sauf dans les cas prévus au paragraphe (2) du présent article, la preuve de la faute ou de la négligence du transporteur ou de ses préposés incombe au demandeur.

Article 5

Si le transporteur établit que la faute ou la négligence du passager a causé sa mort ou ses lésions corporelles, ou y a contribué, le tribunal peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Article 6

- (1) La responsabilité du transporteur, en cas de mort d'un passager ou de lésions corporelles, est limitée, dans tous les cas, à un montant de 250 000 francs, unité consistant en 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin. La somme allouée peut être convertie dans chaque monnaie nationale en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaies nationales autres que la monnaie-or, s'effectuera suivant la valeur-or de ces monnaies à la date du paiement.
- (2) Dans le cas où, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.
- (3) Toutefois, la législation nationale de chacune des Hautes Parties Contractantes pourra fixer, en ce qui concerne les transporteurs qui sont ses ressortissants, une limite de responsabilité per capita plus élevée.
- (4) De même, par un contrat spécial avec le transporteur, le passager pourra fixer une limite de responsabilité per capita plus élevée.
- (5) Les frais de justice alloués et taxés par un tribunal dans les instances en dommages-intérêts, ne seront pas inclus dans les limites de responsabilité prévues ci-dessus au présent article.
- (6) Les limitations de responsabilité prévues par le présent article s'appliquent à l'ensemble des actions nées d'un même événement et intentées par un passager ou en son nom ou par ses ayants droit ou les personnes à sa charge.

Article 7

Le transporteur sera déchu du bénéfice de la limitation de responsabilité prévue par l'article 6, s'il est

prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur faits, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 8

Les dispositions de la présente Convention ne modifient en rien les droits et obligations du transporteur, tels qu'ils résultent des dispositions des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ou de toute loi interne régissant cette limitation.

Article 9

Toute stipulation contractuelle, conclue avant le fait générateur du dommage, tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou ses ayants droit ou à établir une limite inférieure à celle fixée dans la présente Convention, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, ou qui prévoirait que les litiges doivent être soumis à l'arbitrage ou à un tribunal déterminé, est nulle et non avenue; mais la nullité de ces stipulations n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, lequel demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 10

- (1) Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.
- (2) En cas de lésions corporelles, subies par le passager, l'action en responsabilité ne peut être intentée que par le passager lui-même ou pour son compte.
- (3) En cas de mort du passager, l'action en paiement de dommages et intérêts ne peut être intentée que par les ayants droit de la personne décédée ou par les personnes à sa charge et seulement si ces ayants droit ou ces personnes ont le droit d'intenter l'action suivant la loi du tribunal saisi.

Article 11

- (1) En cas de lésions corporelles du passager, celui-ci doit adresser des protestations écrites au transporteur au plus tard quinze jours après la date du débarquement. Faute de se conformer à cette prescription, le passager sera présumé, sauf preuve contraire, avoir été débarqué sain et sauf.
- (2) Les actions en réparation du préjudice résultant de la mort d'un passager ou de lésions corporelles se prescrivent par deux ans.
- (3) En cas de lésions corporelles, ce délai de prescription court à compter du jour du débarquement.
- (4) En cas de décès survenu en cours de transport, le délai de prescription court à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué.
- (5) En cas de lésions corporelles se produisant au cours du transport et entraînant le décès postérieurement au débarquement, le délai court à partir de la date du décès, sans qu'il puisse dépasser trois ans à compter du jour du débarquement.
- (6) La loi du tribunal saisi régira les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription prévus au présent article; mais, en aucun cas, une instance régie par la présente Convention ne

pourra être introduite après l'expiration d'un délai de trois ans à compter du jour du débarquement.

Article 12

- (1) Si une action est intentée contre le préposé du transporteur en raison de dommages visés par la présente Convention, ce préposé, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente Convention.
- (2) Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur et de ses préposés, ne pourra dépasser les dites limites.
- (3) Toutefois, le préposé ne pourra se prévaloir des dispositions des paragraphes (1) et (2) du présent article, s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de ce préposé faits, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 13

La Convention s'applique aux transports à titre commercial effectués par l'Etat ou les autres personnes morales de droit public dans les conditions prévues à l'article 1.

Article 14

La présente Convention ne porte pas atteinte aux dispositions des conventions internationales ou des lois nationales régissant la responsabilité pour dommages nucléaires.

Article 15

La présente Convention sera ouverte à la signature des Etats représentés à l'onzième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime.

Article 16

La présente Convention sera ratifiée et les instruments de ratification seront déposés auprès du Gouvernement belge.

Article 17

- (1) La présente Convention entrera en vigueur entre les deux premiers Etats qui l'auront ratifiée, trois mois après la date du dépôt du deuxième instrument de ratification.
- (2) Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le deuxième dépôt, elle entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

Article 18

Tout Etat non représenté à l'onzième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime pourra adhérer à la présente Convention.

Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.

La Convention entrera en vigueur pour l'Etat adhérent trois mois après la date du dépôt de son

instrument d'adhésion, mais pas avant la date d'entrée en vigueur de la Convention telle qu'elle est fixée par l'article 17, paragraphe (1).

Article 19

Chacune des Hautes Parties Contractantes aura le droit de dénoncer la présente Convention à tout moment après son entrée en vigueur à son égard. Toutefois, cette dénonciation ne prendra effet qu'un an après la date de réception de la notification de dénonciation par le Gouvernement belge.

Article 20

- (1) Toute Haute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout autre moment ultérieur, notifier par écrit au Gouvernement belge que la présente Convention s'applique à tels pays qui n'ont pas encore accédé à la souveraineté et dont elle assure les relations internationales.

La Convention sera applicable aux dits pays trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge.

L'Organisation des Nations Unies peut se prévaloir de cette disposition lorsqu'elle est responsable de l'administration d'un pays ou lorsqu'elle en assure les relations internationales.

- (2) L'Organisation des Nations Unies ou toute Haute Partie Contractante qui a souscrit une déclaration au titre du paragraphe (1) du présent article, pourra à tout moment aviser le Gouvernement belge que la Convention cesse de s'appliquer aux pays en question.

Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception par le Gouvernement belge de la notification de dénonciation.

Article 21

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats représentés à l'onzième session de la Conférence diplomatique de Droit Maritime ainsi qu'aux Etats qui adhèrent à la présente Convention :

- (1) Les signatures, ratifications et adhésions reçues en application des articles 15, 16 et 18.
- (2) La date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur, en application de l'article 17.
- (3) Les notifications au sujet de l'application territoriale de la Convention en exécution de l'article 20.
- (4) Les dénonciations reçues en application de l'article 19.

Article 22

Toute Haute Partie Contractante pourra à l'expiration du délai de trois ans qui suivra l'entrée en vigueur à son égard de la présente Convention, demander la réunion d'une Conférence chargée de statuer sur toutes les propositions tendant à la révision de la présente Convention.

Toute Haute Partie Contractante qui désirerait faire usage de cette faculté avisera le Gouvernement belge qui, pourvu qu'un tiers des Hautes Parties Contractantes soit d'accord, se chargera de convoquer la Conférence dans les six mois.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires soussignés, dont les pouvoirs ont été reconnus en bonne et due forme, ont signé la présente Convention.

FAIT à Bruxelles, le 29 avril 1961, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi, en un seul exemplaire, qui restera déposé dans les archives du Gouvernement belge lequel en délivrera des copies certifiées conformes.

PROTOCOLE

Toute Haute Partie Contractante pourra, lors de la signature, de la ratification ou de l'adhésion à la présente Convention, formuler les réserves suivantes :

- (1) de ne pas appliquer la Convention aux transports qui, d'après sa loi nationale, ne sont pas considérés comme transports internationaux;
- (2) de ne pas appliquer la Convention, lorsque le passager et le transporteur sont tous deux ressortissants de cette Partie Contractante;
- (3) de donner effet à cette Convention, soit en lui donnant force de loi, soit en incluant dans sa législation nationale des dispositions de cette Convention sous une forme appropriée à cette législation.

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

For information regarding signatures, ratifications, acceptances, approvals, accessions, reservations and notifications of succession, please consult the details provided by:

- the depositary, the Belgian Government:
<http://diplomatie.belgium.be/sites/default/files/downloads/i12.pdf>
- the United Nations Treaty Collection:
<https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002800ea435>
- the Comité Maritime International in the latest Yearbook:
<http://comitemaritime.org/Yearbooks/0,2714,11432,00.html>
- the Treaty Database of the Dutch Government:
<https://verdragenbank.overheid.nl/en/Verdrag/Details/009010>

ESSENTIAL LITERATURE

- H. Schadee, 'Passagiersvervoer ter zee', *NJB* 1961, p. 673-677