

**INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE UNIFICATION OF CERTAIN RULES
RELATING TO CARRIAGE OF PASSENGER LUGGAGE BY SEA, BRUSSELS, 27 MAY
1967**

The Contracting Parties,

Having recognized the desirability of determining by agreement certain rules relating to carriage of passenger luggage by sea.

Have decided to conclude a convention for this purpose, and thereto agreed as follows:

Article 1

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

- a) « carrier » includes the shipowner, charterer or operator who, having concluded a contract of carriage for a passenger, undertakes to carry his luggage;
- b) « passenger » means only a person carried in a ship under contract of carriage;
- c) « ship » means only a sea-going ship;
- d) (1) « luggage » means any article or vehicle carried by the carrier in connection with a passenger's contract of carriage; excluding:
 - 1. articles or vehicles carried under a charter-party or bill of lading;
 - 2. articles or vehicles, if the carriage is governed by the International Convention concerning the carriage of passengers and luggage by rail;
 - 3. live animals;(2) « cabin luggage » means luggage which the passenger has with him, or in his cabin, or which is in his custody. Except for the application of Article 6 paragraph (1), « cabin luggage » includes the luggage which the passenger has in or on his vehicle;
- e) « carriage » covers the following periods:
 - (1) with regard to cabin luggage, the period while the luggage is on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation. In addition, « carriage » covers the period while such luggage is in custody of the carrier or his agent either in a marine station or on a quay or in or on any other port installation, as well as the period during the 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;
 - (2) with regard to all other luggage, the period from the time of delivery to the carrier or his servant and agent on shore or on board until the time of re-delivery by the carrier or his agent;
- f) « loss of or damage to luggage » includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from strikes or lock-outs;

- g) « 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;
- h) « contracting State » means a State whose ratification or accession 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:

- a) the ship is registered in a contracting State or
- b) the contract of carriage has been made in a contracting State, or
- c) the place of departure according to the contract of carriage 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 the ship seaworthy and properly manned, equipped and supplied at the beginning of the carriage and at any time during the carriage and in all other respects to secure the safe transportation of the luggage.
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 loss of or damage to luggage if the incident which causes the loss or damage occurs in the course of carriage and is due to the fault or neglect of the carrier or his servants or agents acting within the scope of their employment.
2. Notwithstanding the provisions of Article 3 and of paragraph (1) of this Article, the carrier shall not be liable for loss or damage to any vehicle, arising or resulting from any act, neglect, or default of the master, mariner, pilot or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship during the carriage.
3. Unless agreed expressly and in writing, the carrier shall not be liable for loss of or damage to monies, bonds and other valuables such as gold and silverware, watches, jewellery, ornaments or works of art.
4. The burden of proving
 - (a) the extent of the loss or damage.
 - (b) that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of carriage, shall lie with the passenger.
5. (a) If luggage has been lost or damaged, the fault or neglect of the carrier, his servants or agents, shall, subject to paragraph (5)(b), be presumed unless the contrary is proved.

- (b) If cabin luggage is lost or damaged, the burden of proving such fault or neglect shall lie with the passenger except when the loss or damage arises from, or in connection with, shipwreck, collision, stranding, explosion or fire.

Article 5

If the carrier proves that the loss of or damage to the luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the Court may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of its own law.

Article 6

1. The liability for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 10,000 F per passenger.
2. The liability for loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 30,000 F per vehicle
3. The liability for the loss of or damage to all other articles than those mentioned under (1) or (2) shall in no case exceed 16,000 F per passenger.
4. Each franc mentioned in this Article shall be deemed to refer to a unit consisting of 65.5 milligrams of gold of millesimal fineness 900. The date of conversion of the sum awarded into national currencies shall be governed by the law of the Court seized of the case.
5. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to a higher limit of liability.
6. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 1,500 F in the case of damage to a vehicle and not exceeding 100 F per passenger in the case of loss or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.
7. Interest on damages and 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.
8. 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 passenger, his personal representative, 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 the intent to cause damage or recklessly and with knowledge that the 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 claim for damages, however founded, may only be made subject to the conditions and the limits set out in this Convention.

Article 10

1. (a) In case of apparent damage to luggage the claimant shall give written notice to the carrier or his agent.
 - (i) in the case of cabin luggage, before or at the time of disembarkation;
 - (ii) in the case of all other luggage, before or at the time of its delivery.
 - (b) In the case of loss or of damage which is not apparent, such notice must be given within fifteen days from the date of disembarkation or delivery or from the time when such delivery should have taken place.
 - (c) If the claimant fails to comply with the requirements of this Article, he shall be presumed, in the absence of proof to the contrary, to have received the luggage undamaged.
 - (d) The notice in writing need not be given if the state of the luggage has at the time of its receipt been the subjects of joint survey or inspection.
2. Actions for damages arising out of loss of or damage to luggage shall be time- barred after a period of two years from the date of disembarkation, or, if the ship has become a total loss, from the date when the disembarkation should have taken place.
 3. The law of the Court seized of the case shall govern the grounds of suspension and interruption of 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, or, if the ship has become a total loss, from the date when the disembarkation should have taken place.

Article 11

1. If an action is brought against a servant or agent of the carrier arising out of damage 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. In that case, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, his servants and agents 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 12

Except as provided for in Article 6 (6), any contractual provision concluded before the occurrence which caused the loss or damage purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger, 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, 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 13

1. Prior to the occurrence of the incident which causes the loss or damage, the parties to the contract of carriage may agree that the claimant shall have the right to maintain an action for damages, according to his preference, only before:
 - (a) the Court of the permanent residence or principal place of business of the defendant, or
 - (b) the Court of the place of departure or that of destination according to the contract of carriage, or
 - (c) the Court of the State of the domicile or permanent place of residence of the claimant if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.
2. Any contractual provision which restricts the claimant's choice of jurisdiction beyond that permitted under paragraph (1) shall be null and void, but the nullity of such provision shall not render void the contract which shall remain subject to the provisions of this Convention.
3. After the occurrence of the incident which caused the loss or damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

Article 14

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

Article 15

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

Article 16

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

1. not to give effect to this Convention when the passenger and the carrier are both subjects of the said Contracting Party;
2. that in giving effect to this Convention, it may with respect to contracts of carriage issued within its territorial boundaries, for a voyage of which the port of embarkation is in such territorial boundaries, provide in its national laws, for the form and size of any notice of the terms of this Convention to be inserted in a contract of carriage.

Article 17

Any dispute between two or more Contracting Parties concerning the interpretation or application of this Convention which cannot be settled through negotiation, shall, at the request of one of them, be submitted to arbitration. If within six months from the date of the request for arbitration the Parties are

unable to agree on the organization of the arbitration, any one of those Parties may refer the dispute to the International Court of Justice by request in conformity with the State of the Court.

Article 18

1. Each Contracting Party may at the time of signature or ratification of this Convention or accession thereto, declare that it does not consider itself bound by Article 17 of the Convention. The other Contracting Parties shall not be bound by this Article with respect to any Contracting Party having made such a reservation.
2. Any Contracting Party having made a reservation in accordance with paragraph (1) may at any time withdraw this reservation by notification to the Belgian Government.

Article 19

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

Article 20

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

Article 21

1. This Convention shall come into force three months after the date of the deposit of the fifth instrument of ratification.
2. This Convention shall come into force in respect of each signatory State which ratifies it after the deposit of the fifth instrument of ratification, three months after the date of the deposit of the instrument of ratification.

Article 22

1. States, Members of the United Nations or Members of the specialized agencies, not represented at the twelfth session of the Diplomatic Conference on Maritime Law, may accede to this Convention.
2. The instruments of accession shall be deposited with the Belgian Government.
3. The Convention shall come into force in respect of the acceding State three months after the date of 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 21 paragraph (1).

Article 23

Each Contracting Party shall have the right to denounce this Convention at any time after the coming into force thereof in respect of such 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 24

1. Any Contracting Party may at the time of signature, ratification or accession to this Convention or at any time thereafter declare by written notification to the Belgian Government which among the territories under its sovereignty or for whose international relations it is responsible, are those to which the present Convention applies.

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

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

Article 25

The Belgian Government shall notify the States represented at the twelfth 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 19, 20 and 22.
2. The date on which the present Convention will come into force in accordance with Article 21.
3. The notifications with regard to Articles 18 and 24.
4. The denunciations received in accordance with Article 23.

Article 26

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

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned plenipotentiaries, duly authorised, have signed this Convention.

DONE at Brussels, this 27th day of May 1967, in the French and English languages, both texts being equally authentic, in a single copy, which shall remain deposited in the archives of the Belgian Government, which shall issue certified copies.

**CONVENTION INTERNATIONALE POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES
EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE BAGAGES DE PASSAGERS PAR MER, BRUXELLES,
27 MAI 1967**

Les Parties Contractantes,

Ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer,

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

Article 1

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

- a) « transporteur » comprend le propriétaire, l'affréteur ou l'exploitant du navire, qui, ayant conclu un contrat de transport de passager, s'est engagé à transporter ses bagages;
- b) « passager » signifie uniquement une personne transportée sur un navire en vertu d'un contrat de transport;
- c) « navire » signifie uniquement un bâtiment de mer;
- d) (1) « bagages » signifient tous objets ou véhicules transportés par le transporteur en vertu d'un contrat de transport de passager, à l'exception:
 - 1. d'objets ou véhicules transportés sous l'empire d'une Charte-Partie ou d'un connaissance;
 - 2. d'objets ou véhicules dont le transport est régi par la Convention internationale sur le transport de passagers et de bagages par chemin de fer;
 - 3. d'animaux vivants.(2) « bagages de cabine » signifient les bagages que le passager porte avec lui, ou qu'il a dans sa cabine, ou sous sa garde. Sauf pour l'application de l'article 6 paragraphe (1), « bagages de cabine » comprend les bagages que le passager a dans ou sur son véhicule.
- e) « transport » comprend les périodes suivantes:
 - (1) En ce qui concerne les bagages de cabine, la période pendant laquelle les bagages sont à bord du navire ou en cours d'embarquement et de débarquement. En outre, le « transport » comprend la période pendant laquelle lesdits bagages sont sous la garde du transporteur ou de son préposé soit dans une gare maritime soit sur un quai ou dans une autre installation portuaire, ainsi que durant la période où s'effectue 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.
 - (2) En ce qui concerne tous les autres bagages, la période comprise entre le moment où ils ont été remis au transporteur ou à son préposé à terre ou à bord et le moment où lesdits bagages ont été rendus par le transporteur ou son préposé.
- f) « perte ou dommage aux bagages » comprend le préjudice matériel provenant de ce que les

bagages n'ont pas été rendus au passager en un délai raisonnable à compter de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été ou auraient dû être transportés, mais ne comprend pas les retards provenant de grèves ou de lock-out;

- g) « transport international » signifie tout transport dont, selon le contrat de transport, le lieu de départ et 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;
- h) « 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

La présente Convention sera applicable à tout transport international lorsque

- a) le navire est immatriculé dans un Etat contractant, ou
- b) le contrat de transport a été conclu dans un Etat contractant, ou
- c) d'après le contrat de transport, le lieu de départ 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 le navire en état de navigabilité et convenablement armé, équipé et approvisionné au début de transport et à tout moment durant le transport et pour assurer la sécurité du transport des bagages 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 des pertes ou dommages aux bagages si le fait générateur de la perte ou du dommage 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. Nonobstant les dispositions de l'article 3 et du paragraphe (1) du présent article le transporteur ne sera pas responsable, en ce qui concerne les véhicules, pour perte ou dommage provenant ou résultant des actes, négligences ou défaut du capitaine, marin, pilote ou préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire durant le transport.
3. Sauf convention expresse et par écrit, le transporteur ne sera pas responsable en cas de perte ou de dommage à des espèces, titres et autres valeurs tels que de l'or, de l'argenterie, des montres, de la joaillerie, bijoux ou objets d'art.
4. La preuve:
 - (a) de l'étendue de la perte ou du dommage,
 - (b) de ce que l'événement qui a causé la perte ou le dommage est survenu au cours du transport,

incombe au passager.

5. (a) Sous réserve du paragraphe (5)(b), la faute ou la négligence du transporteur, de ses préposés ou agents, sera présumée, sauf preuve contraire en ce qui concerne la perte ou le dommage aux bagages.
- (b) En ce qui concerne la perte ou le dommage aux bagages de cabine, la preuve de cette faute ou négligence incombe au passager sauf si la perte ou le dommage provient d'un naufrage, un abordage, un échouement, une explosion ou un incendie ou ne soit en relation avec l'un de ces événements.

Article 5

Si le transporteur établit que la faute ou la négligence du passager a causé la perte ou le dommage 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 en cas de perte ou de dommage à des bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à un montant de 10.000 F par passager.
2. La responsabilité en cas de perte ou de dommage aux véhicules y compris les bagages transportés à l'intérieur ou sur le véhicule est limitée, dans tous les cas à 30.000 F par véhicule.
3. La responsabilité en cas de perte ou de dommage à tout objet autre que ceux énumérés sous les littéras (1) et (2) est limitée dans tous les cas à 16.000 F par passager.
4. Chaque franc mentionné dans cet article est considéré comme se rapportant à une unité constituée par 65,5 milligrammes et demi d'or au titre de 900 millièmes de fin. La date de conversion de la somme accordée en monnaie nationale sera déterminée par la loi de la juridiction saisie du litige.
5. Le transporteur et le passager pourront convenir de façon expresse et par écrit d'une limite de responsabilité plus élevée.
6. Le transporteur et le passager pourront convenir de façon expresse et par écrit que la responsabilité du transporteur ne sera engagée que sous déduction d'une franchise qui ne dépassera pas 1.500 F en cas de dommage à un véhicule et 100 F par passager en cas de pertes et dommages aux autres bagages. Cette somme sera déduite du montant du dommage.
7. Les intérêts et les frais de justice alloués et taxés par un tribunal dans les instances en dommages-intérêts, ne seront pas inclus dans les limites de responsabilités prévues au présent article.
8. 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 soit en son nom, soit par ses ayants droit ou les personnes à sa charge.

Article 7

Le transporteur 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, fait, soit avec l'intention

de provoquer un dommage, soit téméairement 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 action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites prévues par la présente Convention.

Article 10

1. (a) En cas de dommage apparent à des bagages, le passager doit adresser des protestations écrites au transporteur ou à son agent
 - (i) en ce qui concerne les bagages de cabine, avant ou au moment de leur débarquement;
 - (ii) en ce qui concerne tout autre bagage avant ou au moment de la délivrance.
 - (b) En cas de perte ou de dommage non apparent ces protestations doivent être adressées dans les quinze jours du débarquement ou de la délivrance ou de la date à laquelle la délivrance aurait dû avoir lieu.
 - (c) Faute de se conformer aux prescriptions de cet article, le passager sera présumé, sauf preuve contraire avoir reçu ses bagages en bon état.
 - (d) Les protestations écrites sont inutiles si l'état des bagages a été contradictoirement constaté au moment de leur réception.
2. Les actions en réparation du préjudice résultant de la perte ou du dommage aux bagages se prescrivent après deux années à partir de la date du débarquement, et en cas de perte totale du navire à partir de la date à laquelle le débarquement aurait eu lieu.
 3. 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, et en cas de perte totale du navire à partir de la date à laquelle le débarquement aurait eu lieu.

Article 11

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 lesdites 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 fait, soit avec l'intention de causer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement.

Article 12

A l'exception de ce qui est prévu à l'article 6 (6), toute stipulation contractuelle conclue avant le fait générateur de la perte ou du dommage, tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager 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 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 13

1. Avant l'événement qui a causé la perte ou le dommage, les parties au contrat de transport peuvent librement convenir que la partie requérante aura le droit d'intenter une action en dommages-intérêts, à son choix, uniquement, soit devant:
 - (a) le Tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;
 - (b) le Tribunal du point de départ ou du point de destination stipulé au contrat;
 - (c) le Tribunal de l'Etat du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet Etat et est soumis à la juridiction de celui-ci.
2. Toute stipulation ayant pour effet de limiter le choix du passager au-delà de ce qui est permis au paragraphe (1) est nulle et non avenue, mais la nullité d'une telle stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, lequel demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.
3. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent librement convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel le litige est soumis.

Article 14

La présente 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 15

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

Article 16

Toute 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 présente Convention, lorsque le passager et le transporteur sont tous deux ressortissants de cette Partie Contractante;

2. en donnant effet à la présente Convention, elle pourra, en ce qui concerne les contrats de transport établis à l'intérieur de ses frontières territoriales pour un voyage dont le port d'embarquement se trouve dans lesdites limites territoriales, prévoir dans sa législation nationale la forme et les dimensions des avis contenant les dispositions de la présente Convention et devant figurer dans le contrat de transport.

Article 17

Tout différend entre les Parties Contractantes concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention, qui ne peut pas être réglé par voie de négociation, est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'une d'entre elles. Si dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au statut de la Cour.

Article 18

1. Chaque Partie Contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhérera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 17. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par cet article envers toute Partie Contractante qui aura formulé une telle réserve.
2. Toute Partie Contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Gouvernement belge.

Article 19

La présente Convention sera ouverte à la signature des Etats représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime.

Article 20

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

Article 21

1. La présente Convention entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt du cinquième instrument de ratification.
2. Pour chaque Etat signataire ratifiant la Convention après le cinquième dépôt, celle-ci entrera en vigueur trois mois après la date du dépôt de son instrument de ratification.

Article 22

1. Les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou des institutions spécialisées, non représentés à la douzième session de la Conférence diplomatique de Droit maritime, pourront adhérer à la présente Convention.
2. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès du Gouvernement belge.
3. 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 à l'article 21 paragraphe (1).

Article 23

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

Article 24

1. Toute Partie Contractante peut, au moment de la ratification, de l'adhésion, ou à tout autre moment ultérieur notifier par écrit au Gouvernement belge quels sont parmi les territoires qui sont soumis à leur souveraineté, ou dont ils assurent les relations internationales, ceux auxquels s'applique la présente Convention.

La Convention sera applicable auxdits territoires trois mois après la date de réception de cette notification par le Gouvernement belge.

2. Toute 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 territoires en question.

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

Article 25

Le Gouvernement belge notifiera aux Etats représentés à la douzième 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 19, 20 et 22.
2. La date à laquelle la présente Convention entrera en vigueur en application de l'article 21.
3. Les notifications faites en exécution des articles 18 et 24.
4. Les dénonciations reçues en application de l'article 23.

Article 26

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

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

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à Bruxelles, le 27 mai 1967, 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.

**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:
<https://diplomatie.belgium.be/sites/default/files/downloads/i14.pdf>
- the Comité Maritime International in the latest Yearbook:
<http://comitemaritime.org/Yearbooks/0,2714,11432,00.html>