

**ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR
LUGGAGE BY SEA, 1974, ATHENS, 13 DECEMBER 1974**

The States Parties to this Convention,

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

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

Article 1

Definitions

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

1. (a) "carrier" means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by him or by a performing carrier;
- (b) "performing carrier" means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage;
2. "contract of carriage" means a contract made by or on behalf of a carrier for the carriage by sea of a passenger or of a passenger and his luggage, as the case may be;
3. "ship" means only a seagoing vessel, excluding an air-cushion vehicle;
4. "passenger" means any person carried in a ship.
 - (a) under a contract of carriage, or
 - (b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods not governed by this Convention;
5. "luggage" means any article or vehicle carried by the carrier under a contract of carriage, excluding:
 - (a) articles and vehicles carried under a charter party, bill of lading or other contract primarily concerned with the carriage of goods, and
 - (b) live animals;
6. "cabin luggage" means luggage which the passenger has in his cabin or is otherwise in his possession, custody or control. Except for the application of paragraph 8 of this Article and Article 8, cabin luggage includes luggage which the passenger has in or on his vehicle;
7. "loss of or damage to luggage" includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from labour disputes;
8. "carriage" covers the following periods:
 - (a) with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger

- and/or his cabin luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his cabin luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this purpose of auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier. However, with regard to the passenger, carriage does not include the period during which he is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation;
- (b) with regard to cabin luggage, also the period during which the passenger is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation if that luggage has been taken over by the carrier or his servant or agent and has not been re-delivered to the passenger;
 - (c) with regard to other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of its taking over by the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of its re-delivery by the carrier or his servant or agent;
9. "international carriage" means any carriage in which, according to the contract of carriage, the place of departure and the place of destination are situated in two different States, or in a single State if, according to the contract of carriage or the scheduled itinerary, there is an intermediate port of call in another State,
10. "Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

Article 2

Application

1. This Convention shall apply to any international carriage if:
 - (a) the ship is flying the flag of or is registered in a State Party to this Convention, or
 - (b) the contract of carriage has been made in a State Party to this Convention, or
 - (c) the place of departure or destination, according to the contract of carriage, is in a State Party to this Convention.
2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, this Convention shall not apply when the carriage is subject, under any other international convention concerning the carriage of passengers or luggage by another mode of transport, to a civil liability regime under the provisions of such convention, in so far as those provisions have mandatory application to carriage by sea.

Article 3

Liability of the carrier

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

of the carriage, and the extent of the loss or damage, shall lie with the claimant.

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

Article 4

Performing carrier

1. If the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to a performing carrier, the carrier shall nevertheless remain liable for the entire carriage according to the provisions of this Convention. In addition, the performing carrier shall be subject and entitled to the provisions of this Convention for the part of the carriage performed by him.
2. The carrier shall, in relation to the carriage performed by the performing carrier, be liable for the acts and omissions of the performing carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.
3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights conferred by this Convention shall affect the performing carrier only if agreed by him expressly and in writing.
4. Where and to the extent that both the carrier and the performing carrier are liable, their liability shall be joint and several.
5. Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the performing carrier.

Article 5

Valuables

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

Article 6

Contributory fault

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

Article 7

Limit of liability for personal injury

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

Article 8

Limit of liability for loss of or damage to luggage

1. The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 12,500 francs per passenger, per carriage.
2. The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 50,000 francs per vehicle, per carriage.
3. The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article shall in no case exceed 18,000 francs per passenger, per carriage.
4. The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 1,750 francs in the case of damage to a vehicle and not exceeding 200 francs per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

Article 9

Monetary unit and conversion

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

Article 10

Supplementary provisions on limits of liability

1. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to higher limits of liability than those prescribed in Articles 7 and 8.

2. Interest on damages and legal costs shall not be included in the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8.

Article 11

Defences and limits for carriers' servants

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

Article 12

Aggregation of claims

1. Where the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 take effect, they shall apply to the aggregate of the amounts recoverable in all claims arising out of the death of or personal injury to any one passenger or the loss of or damage to his luggage.
2. In relation to the carriage performed by a performing carrier, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and the performing carrier and from their servants and agents acting within the scope of their employment shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the carrier or the performing carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to him.
3. In any case where a servant or agent of the carrier or of the performing carrier is entitled under Article 11 of this Convention to avail himself of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, or the performing carrier as the case may be, and from that servant or agent, shall not exceed those limits.

Article 13

Loss of right to limit liability

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

Article 14

Basis for claims

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

Article 15Notice of loss or damage to luggage

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

- (a) in the case of apparent damage to luggage:
 - (i) for cabin luggage, before or at the time of disembarkation of the passenger;
 - (ii) for all other luggage, before or at the time of its re-delivery;
 - (b) in the case of damage to luggage which is not apparent, or loss of luggage, within fifteen days from the date of disembarkation or re-delivery or from the time when such re-delivery should have taken place.
2. If the passenger fails to comply with this Article, he shall be presumed, unless the contrary is proved, to have received the luggage undamaged.
 3. The notice in writing need not be given if the condition of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.

Article 16Time-bar for actions

1. Any action for damages arising out of the death of or personal injury to a passenger or for the loss of or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years.
2. The limitation period shall be calculated as follows:
 - (a) in the case of personal injury, from the date of disembarkation of the passenger;
 - (b) in the case of death occurring during carriage, from the date when the passenger should have disembarked, and in the case of personal injury occurring during carriage and resulting in the death of the passenger after disembarkation, from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation;
 - (c) in the case of loss of or damage to luggage, from the date of disembarkation or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.
3. The law of the court seized of the case shall govern the grounds of suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.
4. Notwithstanding paragraphs 1, 2 and 3 of this Article, the period of limitation may be extended by a declaration of the carrier or by agreement of the parties after the cause of action has arisen. The declaration or agreement shall be in writing.

Article 17Competent jurisdiction

1. An action arising under this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention:
 - (a) the court of the place of permanent residence or principal place of business of the defendant, or
 - (b) the court of the place of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or
 - (c) a court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or
 - (d) a court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.
2. After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

Article 18Invalidity of contractual provisions

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

Article 19Other conventions on limitation of liability

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

Article 20Nuclear damage

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

- (a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its Additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or

- (b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Conventions.

Article 21

Commercial carriage by public authorities

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

Article 22

Declaration of non-application

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

Article 23

Signature, ratification and accession

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

Article 24

Entry into force

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

Article 25Denunciation

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

Article 26Revision and amendment

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

Article 27Depositary

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

Article 28

Languages

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

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

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

**CONVENTION D'ATHENES DE 1974 RELATIVE AU TRANSPORT PAR MER DE
PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES, ATHÈNES, 13 DÉCEMBRE 1974**

Les Etats parties à la présente Convention,

AYANT RECONNU l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles en matière de transport par mer de passagers et de leurs bagages,

ONT DECIDE de conclure une convention à cet effet, et, en conséquence, sont convenus de ce qui suit :

Article 1

Définitions

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

1. a) "transporteur" désigne une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par lui ou par un transporteur substitué;
b) "transporteur substitué" désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affrèteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport;
2. "contrat de transport" signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages;
3. "navire" signifie uniquement un bâtiment de mer à l'exclusion de tout véhicule sur coussin d'air;
4. "passager" signifie toute personne transportée sur un navire,
 - a) en vertu d'un contrat de transport, ou
 - b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises non régi par la présente Convention;
5. "bagages" signifie tout objet ou véhicule transporté par le transporteur en vertu d'un contrat de transport, à l'exception :
 - a) des biens ou des véhicules transportés en vertu d'un contrat d'affrètement, d'un connaissement ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises, et
 - b) des animaux vivants;
6. "bagages de cabine" signifie les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle. Sauf pour l'application du paragraphe 8 du présent article et de l'article 8, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci;
7. "perte ou dommages survenus aux bagages" concerne également le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été transportés ou auraient dû l'être,

mais ne comprend pas les retards provenant de conflits du travail;

8. "transport" concerne les périodes suivantes :
 - a) en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés 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. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire;
 - b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager;
 - c) en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire;
9. "transport international" signifie tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux Etats différents ou dans un seul Etat si, selon le contrat de transport ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat;
10. "Organisation" désigne l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

Article 2

Champ d'application

1. La présente Convention s'applique à tout transport international lorsque :
 - a) le navire bat le pavillon d'un Etat partie à la présente Convention ou est immatriculé dans un tel Etat, ou
 - b) le contrat de transport a été conclu dans un Etat partie à la présente Convention, ou
 - c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un Etat partie à la présente Convention.
2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, la présente Convention ne s'applique pas lorsque le transport est soumis à un régime de responsabilité civile prévu par les dispositions de toute autre convention internationale sur le transport de passagers ou de bagages par un mode de transport différent, pour autant que ces dispositions doivent être appliquées au transport par mer.

Article 3

Responsabilité du transporteur

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager et de la perte ou des dommages survenus aux bagages, si le fait générateur du préjudice subi a eu lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.
2. La preuve de ce que le fait générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur.
3. La faute ou la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions est présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles du passager ou la perte ou les dommages survenus aux bagages de cabine résultent directement ou indirectement d'un naufrage, d'un abordage, d'un échouement, d'une explosion ou d'un incendie, ou d'un défaut du navire. En ce qui concerne la perte ou les dommages survenus aux autres bagages, la faute ou la négligence en question est présumée, sauf preuve contraire, quelle que soit la nature de l'événement générateur. Dans tous les autres cas, la preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.

Article 4

Transporteur substitué

1. Si tout ou partie du transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, aux termes des dispositions de la présente Convention, pour l'ensemble du transport. En outre, le transporteur substitué, ainsi que ses préposés ou mandataires, est assujéti aux dispositions de la présente Convention et peut s'en prévaloir pour la partie du transport qu'il exécute lui-même.
2. Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, des actes et omissions du transporteur substitué ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.
3. Tout accord spécial en vertu duquel le transporteur assume des obligations qui ne sont pas imposées par la présente Convention ou renonce à des droits conférés par la présente Convention a effet à l'égard du transporteur substitué si ce dernier en convient de façon expresse et par écrit.
4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire.
5. Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte au droit de recours du transporteur et du transporteur substitué.

Article 5

Biens de valeur

Le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommages survenus à des espèces, des titres négociables, de l'or, de l'argenterie, de la joaillerie, des bijoux, des objets d'art ou d'autres biens de valeur, sauf si ces biens de valeur ont été déposés auprès du transporteur qui a convenu de les

garder en sûreté, le transporteur étant dans ce cas responsable à concurrence de la limite fixée au paragraphe 3 de l'article 8, à moins qu'une limite plus élevée n'ait été fixée d'un commun accord conformément au paragraphe 1 de l'article 10.

Article 6

Faute du passager

Si le transporteur établit que la mort ou les lésions corporelles du passager, la perte ou les dommages survenus à ses bagages sont dus, directement ou indirectement, à la faute ou à la négligence du passager, le tribunal saisi peut, conformément aux dispositions de sa propre loi, écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur.

Article 7

Limite de responsabilité en cas de lésions corporelles

1. La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager est limitée, dans tous les cas, à un montant de 700 000 francs par transport. Si, 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.
2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, la législation nationale de tout Etat partie à la présente Convention peut fixer, pour les transporteurs qui sont ses ressortissants, une limite de responsabilité per capita plus élevée.

Article 8

Limite de responsabilité en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages

1. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à un montant de 12 500 francs par passager et par transport.
2. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci est limitée, dans tous les cas, à 50 000 francs par véhicule et par transport.
3. La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, est limitée, dans tous les cas, à 18 000 francs par passager et par transport.
4. Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur ne sera engagée que sous déduction d'une franchise qui ne dépassera pas 1 750 francs en cas de dommages causés à un véhicule et 200 francs par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme sera déduite du montant de la perte ou du dommage.

Article 9

Unité monétaire et conversion

1. Le franc mentionné dans la présente Convention est considéré comme une unité constituée par 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin.
2. Les montants visés aux articles 7 et 8 sont convertis en la monnaie de l'Etat dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la parité officielle de cette monnaie par rapport à l'unité définie au paragraphe 1 du présent article, à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. En l'absence de parité officielle, l'autorité compétente de l'Etat intéressé détermine ce qu'elle considère comme la parité officielle à adopter aux fins d'application de la présente Convention.

Article 10

Dispositions supplémentaires relatives aux limites de responsabilité

1. Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues aux articles 7 et 8.
2. Les intérêts et les frais de justice ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8.

Article 11

Exonérations et limites que peuvent invoquer les préposés du transporteur

Si une action est intentée contre un préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué en raison de dommages visés par la présente Convention, ce préposé ou mandataire peut, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité que peuvent invoquer le transporteur ou le transporteur substitué en vertu de la présente Convention.

Article 12

Cumul d'actions en responsabilité

1. Lorsque les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8 prennent effet, elles s'appliquent au montant total de la réparation qui peut être obtenu dans le cadre de toutes les actions en responsabilité intentées en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager ou de perte ou de dommages survenus à ses bagages.
2. En ce qui concerne le transport exécuté par un transporteur substitué, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur et du transporteur substitué, ainsi que de leurs préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge soit du transporteur, soit du transporteur substitué, en vertu de la présente Convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.
3. Dans tous les cas où le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué peut, en vertu de l'article 11 de la présente Convention, se prévaloir des limites de responsabilité visées

aux articles 7 et 8, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur ou, le cas échéant, du transporteur substitué et de ce préposé ou mandataire ne peut dépasser ces limites.

Article 13

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

1. Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8 et au paragraphe 1 de l'article 10, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.
2. Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

Article 14

Fondement des actions

Aucune action en responsabilité, en cas décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le transporteur ou le transporteur substitué, autrement que sur la base de la présente Convention.

Article 15

Notification de la perte ou des dommages survenus aux bagages

1. Le passager doit adresser des notifications écrites au transporteur ou à son mandataire :
 - a) dans le cas de dommages apparents causés à des bagages :
 - i) pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement;
 - ii) pour tous autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison;
 - b) dans le cas de dommages non apparents causés aux bagages ou de perte de bagages, dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison ou la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu.
2. Faute de se conformer aux dispositions du présent article, le passager est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.
3. Les notifications écrites sont inutiles si l'état des bagages a fait l'objet d'un constat ou d'une inspection contradictoire au moment de leur réception.

Article 16

Délai de prescription pour les actions en responsabilité

1. Toute action en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, est soumise à une prescription de

deux ans.

2. Le délai de prescription court :
 - a) dans le cas de lésions corporelles, à partir de la date du débarquement du passager;
 - b) dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès; le délai ne peut toutefois dépasser trois ans à compter de la date du débarquement;
 - c) dans le cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive.
3. La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas une instance régie par la présente Convention ne peut être introduite après expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus tardive de ces deux dates étant prise en considération.
4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, le délai de prescription peut être prorogé par déclaration du transporteur ou par accord entre les parties conclu après la survenance du dommage. Déclaration et accord doivent être consignés par écrit.

Article 17

Juridiction compétente

1. Une action intentée en vertu de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous, à condition que celle-ci soit située dans un Etat partie à la présente Convention :
 - a) le tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;
 - b) le tribunal du lieu de départ ou du lieu de destination stipulé dans le contrat de transport;
 - c) un 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;
 - d) un tribunal de l'Etat du lieu de conclusion du contrat si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet Etat.
2. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel le litige sera soumis.

Article 18

Nullité de clauses contractuelles

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure

à celle fixée par la présente Convention, sauf celle prévue au paragraphe 4 de l'article 8, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, ou qui aurait pour effet de restreindre le choix spécifié au paragraphe 1 de l'article 17, est nulle et non avenue; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 19

Autres conventions sur la limitation de la responsabilité

La présente Convention ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés ou mandataires tels qu'ils résultent des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

Article 20

Dompage nucléaire

Nul ne peut être tenu pour responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire en vertu de la présente Convention :

- a) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964, ou en vertu de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommage nucléaire;
- b) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la législation nationale régissant la responsabilité du chef de tels dommages, à condition que cette législation soit à tous égards aussi favorable aux personnes susceptibles de subir des dommages que l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne.

Article 21

Transports commerciaux effectués par des personnes morales

La présente Convention s'applique aux transports effectués à titre commercial par un Etat ou d'autres personnes morales de droit public en vertu d'un contrat de transport tel que défini à l'article premier.

Article 22

Déclaration de non-application

1. Lors de l'adhésion à la présente Convention, de sa signature, de sa ratification, de son acceptation ou de son approbation, toute Partie peut déclarer par écrit qu'elle n'appliquera pas les dispositions de la présente Convention, lorsque le passager et le transporteur sont des ressortissants de cette Partie.
2. Toute déclaration faite en vertu du paragraphe 1 du présent article peut être retirée à tout moment au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation.

Article 23Signature, ratification et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature au siège de l'Organisation jusqu'au 31 décembre 1975 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.
2. Les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention par :
 - a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation;
 - b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou
 - c) adhésion.
3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

Article 24Entrée en vigueur

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle dix Etats, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour tout Etat qui ultérieurement signe la présente Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ou dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date de la signature ou du dépôt.

Article 25Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette Partie.
2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation qui informe toutes les autres Parties de la réception de l'instrument de dénonciation et de la date à laquelle cet instrument a été déposé.
3. La dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait y être spécifiée.

Article 26Révision et amendement

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.
2. L'Organisation convoque une conférence des Parties à la présente Convention ayant pour objet de

la réviser ou de l'amender à la demande du tiers au moins des Parties.

3. Tout Etat qui devient Partie à la présente Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement adopté par une conférence convoquée conformément aux dispositions du présent article est lié par la Convention modifiée.

Article 27

Dépositaire

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.
2. Le Secrétaire général de l'Organisation :
 - a) informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré :
 - i) de toute signature nouvelle et de tout dépôt d'instrument, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;
 - ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;
 - iii) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet;
 - b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires de cette Convention et à tous les Etats qui y ont adhéré.
3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

Article 28

Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues espagnole et russe qui sont préparées par le Secrétaire général de l'Organisation et déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

FAIT A ATHENES ce treize décembre mil neuf cent soixante-quatorze.

**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 (Secretary-General of the) International Maritime Organization:
<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>
- the United Nations Treaty Collection:
<https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002800cddb3>
- the Comité Maritime International in the latest Yearbook:
<http://comitemaritime.org/Yearbooks/0,2714,11432,00.html>

ESSENTIAL LITERATURE

- K. Lewins, *International Carriage of Passengers by Sea*, London: Sweet & Maxwell 2016
- F. Berlingieri, *International Maritime Conventions: Volume 1. The Carriage of Goods and Passengers by Sea*, Abingdon: Informa Law from Routledge, 2014