

**CONVENTION ON THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF
PASSENGERS AND LUGGAGE BY INLAND WATERWAY (CVN), GENEVA, 6
FEBRUARY 1976¹**

CHAPTER I

SCOPE OF APPLICATION

Article 1

1. This Convention shall apply to every contract for the carriage of passengers and, where appropriate, of their luggage by inland waterway when, under the terms of the contract, the carriage is to be effected on the waters of at least two States and when the place of embarkation or the place of disembarkation, or both these places, are situated in the territory of a Contracting State. This provision shall apply even if the vessel used is not an inland navigation vessel and regardless of the flag, the registration of the vessel and the place of residence or the nationality of the parties.
2. This Convention shall not apply if the contract of carriage is subject:
 - (a) to maritime law because carriage is by sea; or
 - (b) to railway law under an international convention.
3. For the purposes of this Convention;
 - (a) (i) carrier means any person who as part of his trade or business undertakes under an individual or collective contract of carriage to carry one or more persons and, where appropriate, their luggage, whether or not he performs the carriage himself;
 - (ii) passenger means any person who, in the performance of a contract of carriage made by him or on his behalf, is carried either for reward or free of charge by a carrier;
 - (b) the term luggage shall be understood to comprise any article carried under a contract of carriage, including vehicles but not motor coaches and lorries in commercial traffic.
4. This Convention shall apply where the contract of carriage is concluded by a State or public authority.

CHAPTER II

PERSONS FOR WHOM THE CARRIER IS RESPONSIBLE

Article 2

For the purposes of this Convention, the carrier shall be responsible for the acts and omissions of his agents and servants and of any other persons of whose services he makes use for the performance of

¹ Editor's note. The Convention is generally dated on 6 February 1976 although the final paragraph states that the Convention was done on 1 May 1976. See the title page of the original document [ECE/TRANS/20](#) of the Inland Transport Committee of the Economic Commission for Europe (UNECE), and see also the heading of the Protocol of 5 July 1978 which refers to this Convention as 'done at Geneva on 6 February 1976'. The text of the final paragraph may be explained as referring to the date on which the Convention was opened for signature: 1 May 1976 (until 30 April 1977). The date 6 February 1976 then most likely refers to the date the text of the Convention was finalized within the framework of the UNECE Inland Transport Committee.

his obligations under the contract of carriage when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.

CHAPTER III

TRANSPORT DOCUMENTS

Section 1. Passengers

Article 3

1. Where passengers are carried, the carrier shall issue an individual or a collective ticket. The absence, irregularity or loss of the ticket shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage, which shall remain subject to the provisions of this Convention.
2. The ticket shall show the name of the carrier and shall indicate by the endorsement "CVN applicable" that, notwithstanding any clause to the contrary, the contract is subject to the provisions of this Convention.
3. The carrier shall be liable for any damage which may be caused to a passenger by a breach of the obligations of the carrier under this article.
4. The ticket shall be prima facie evidence of the particulars shown on it.
5. Unless the ticket contains a provision to the contrary it shall, if it is not made out in the passenger's name, be transferable at any time before the journey begins.

Section 2. Luggage

Article 4

1. Where a passenger wishes to hand over luggage to the carrier and the latter accepts such luggage, the carrier may issue, and at the request of the passenger shall issue, possibly in combination with the ticket, a luggage registration voucher or any other similar document indicating the number and nature of the pieces of luggage handed over to him.
2. In cases where a luggage registration voucher has been issued, a carrier acting in good faith shall be deemed to have made a valid delivery of the luggage if he delivers it to the holder of the luggage registration voucher. If the luggage registration voucher is not produced, the carrier shall not be obliged to deliver the luggage covered by the voucher unless the person requesting delivery can prove his right thereto; should the evidence appear insufficient, the carrier may require adequate security for the luggage and such security shall be returned within a period of one year from the date on which it is paid.
3. Luggage which is not removed on the arrival of the vessel, whether or not a voucher has been issued, shall be deposited in a safe and convenient place. Such luggage shall be deemed to be in the custody of the carrier on behalf of the passenger; such custody may be entrusted to a third party. The person having custody shall be entitled to a fair remuneration. All other matters connected with the deposit of unclaimed luggage shall be governed by the law of the place where the luggage has been deposited.

CHAPTER IV

LIABILITY OF THE CARRIER

Section 1. Personal injuryArticle 5

1. The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the death of, or personal injury or any other bodily or mental harm caused to, a passenger, if the accident which causes the loss or damage so suffered is connected with the carriage and occurs while the passenger is on or is embarking on or disembarking from the vessel, or in connexion with the loading or removal of luggage, and is attributable to the fault or neglect of the carrier or of persons for whom he is responsible under article 2. Such fault or neglect shall be presumed, in the absence of proof to the contrary, if the death of or personal injury or other bodily or mental harm caused to the passenger arises from or in connexion with shipwreck, collision, stranding, explosion or fire.
2. The carrier shall be liable for the loss or damage referred to in paragraph 1 where such loss or damage,
 - (a) has been caused by defects in the vessel or malfunctioning of its equipment; or
 - (b) is attributable to a fault or neglect on the part of the person from whom the carrier has hired the vessel or on the part of the persons for whom that person, if he himself had been the carrier, would have been responsible under article 2.

Article 6

The national law deemed applicable by the court or tribunal seized of the case shall determine the extent of the loss or damage resulting from the death of, or personal injury or any other bodily or mental harm caused to, a passenger, and shall also determine which persons are entitled to compensation.

Article 7

1. The total damages which the carrier may be required to pay in respect of the same occurrence shall not exceed 200 000 francs for each victim.
2. The amount referred to in paragraph 1 of this article shall be exclusive of legal or other costs which are incurred by the parties in asserting their rights, and which the carrier may be required to pay or reimburse, and of interest calculated in conformity with the law deemed applicable by the court or tribunal seized of the case.
3. A higher limit may be agreed between the parties to the contract of carriage. Unless the contract otherwise provides, such agreement shall be for the benefit of all persons entitled to compensation.
4. Such limitation of damages as may be established under this article shall apply to all claims arising out of the death of, or of personal injury or any other bodily or mental harm caused to, the passenger. Where there is more than one claimant and the maximum compensation as established above is less than the total of the claims, the latter shall be reduced proportionately.

Section 2. Damage to luggageArticle 8

1. The carrier shall be liable in the event of the total or partial loss of, or of damage to, luggage if the loss or damage has taken place during carriage and is attributable to the fault or neglect of the carrier or of persons for whom he is responsible under article 2. Such fault or neglect shall be presumed, in the absence of proof to the contrary:
 - (a) if the loss of or damage to the luggage has arisen from or in connexion with shipwreck, collision, stranding, explosion or fire; or
 - (b) where such luggage has been handed over to the carrier, from the time when he takes charge of it until the time either of its removal by the person entitled to it or of its deposit in accordance with article 4.
2. Paragraph 1 (b) of this article shall not apply to vehicles carried on vessels or to luggage in or on such vehicles.
3. The carrier shall be liable for the loss or damage referred to in paragraph 1 where such loss or damage,
 - (a) has been caused by defects in the vessel or malfunctioning of its equipment; or
 - (b) is attributable to a fault or neglect on the part of the person from whom the carrier has hired the vessel or on the part of the persons for whom that person, if he himself had been the carrier, would have been responsible under article 2.

Article 9

1. The fact that a passenger has disembarked without lodging a complaint regarding his luggage shall be prima facie evidence that he has removed the luggage complete and in good condition. Any complaint must be made to the carrier either orally or in writing within the seven consecutive days following the passenger's disembarkation.
2. The passenger shall be relieved of his obligations under the preceding paragraph if the loss or condition of the luggage had been duly checked by the passenger and the carrier.

Article 10

1. Where luggage has disappeared and the passenger applies to the carrier for its delivery, the luggage shall, if not delivered within fourteen days after the application, be deemed to be lost.
2. If a piece of luggage which has been deemed to be lost is recovered within one year following the date on which the passenger has applied for its delivery, the carrier shall take all reasonable steps to notify the passenger. Within thirty days following receipt of such notification, the passenger may have the piece of luggage delivered to him either at the place of departure or at the place designated for delivery. In this case, he shall refund any compensation which may have been paid in respect of the loss, without prejudice, however, to any claims to compensation for damage under the terms of this Convention, or to compensation for delay under the terms of the applicable national law.

Article 11

1. Where under this Convention a carrier is liable for compensation in respect of total or partial loss of, or damage to, luggage, such compensation may be claimed in an amount equal to the amount of the loss or damage but not in excess of 5000 francs for each passenger; compensation may also be claimed in respect of loss of or damage to a vehicle carried, but not in excess of 15 000 francs for each vehicle.
2. The amounts referred to in paragraph 1 of this article shall be exclusive of legal or other costs which are incurred by the parties in asserting their rights, and which the carrier may be required to pay or reimburse, and of interest calculated in conformity with the law deemed applicable by the court or tribunal seized of the case.
3. Higher limits may be agreed between the parties to the contract of carriage.

Section 3. General provisionsArticle 12

1. The carrier shall be relieved, wholly or in part, of his liability under this Convention to the extent that loss or damage results from the fault or neglect of the passenger or from behaviour by the passenger not conforming to the normal conduct of a passenger.
2. Where the carrier is liable for the loss or damage but a third party has contributed thereto by his acts or omissions, the carrier shall be liable for the whole of such loss or damage without prejudice to any right of recourse he may have against such third party.
3. The carrier shall be relieved of his liability under this Convention in cases where the loss or damage has been caused by a nuclear incident and where, pursuant to special provisions in force in a Contracting State governing liability in the field of nuclear energy, the operator of a nuclear installation or a person replacing him is liable for the loss or damage.

Article 13

1. In all cases governed by this Convention, an action for damages on any grounds whatever may be brought against the carrier, or against persons for whom he is responsible under article 2, only on the terms and within the limits laid down in this Convention.
2. If the loss or damage results from wilful misconduct or gross negligence on the part of the carrier or persons for whom he is responsible under article 2, the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Convention which exclude his liability wholly or in part or which limit the compensation payable. The same rule shall apply to a person for whom the carrier is responsible under article 2 if that person's liability is involved and the loss or damage results from wilful misconduct or gross negligence by that person.
3. Subject to the provisions of the preceding paragraph, the total amount of compensation payable by the carrier and by the persons for whom the carrier is responsible under article 2 shall not exceed the amounts prescribed in the preceding sections of this chapter.

Article 14

1. The franc referred to in this Convention shall be the gold franc weighing 10/31 gramme and

being of millesimal fineness 900.

2. The conversion of amounts in gold francs into the national currency of the State whose court or tribunal is seized of the case shall be effected at the official value in that currency of the unit defined in the preceding paragraph, or, if there is no such official value, at the value determined by the competent authority of the State concerned.

CHAPTER V

ACTIONS

Article 15

1. In legal proceedings arising out of carriage under this Convention, the plaintiff may bring an action in any court or tribunal of a Contracting State designated by agreement between the parties and, in addition, in the courts or tribunals of the State within whose territory is situated:
 - (a) the place where the defendant has his principal place of business, is habitually resident or has the place of business through which the contract of carriage was made, or
 - (b) the place where the loss or damage occurred; or
 - (c) the place of departure or of destination of carriage;and in no other court or tribunal.
2. Where, in respect of a claim to which paragraph 1 of this article applies, an action is pending before a court or tribunal competent under that paragraph or where, in respect of such a claim, a judgement has been entered by such a court or tribunal, no new action shall be started on the same grounds between the same parties unless the judgement of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the State in which the new action is brought.
3. Where, in respect of a claim to which paragraph 1 of this article applies, a judgement entered by a court or tribunal of a Contracting State competent under that paragraph has become enforceable in that State, it shall become enforceable in each of the other Contracting States as soon as the formalities required in the State concerned have been complied with. The question of the merits of the case shall not be reopened.
4. The provisions of the preceding paragraph shall apply to judgements after trial, judgements by default and settlements confirmed by an order of the court, but shall not apply to interim judgements or to awards of damages in addition to costs against a plaintiff who fails wholly or partly in his action.
5. Security for costs of proceedings arising out of carriage under this Convention shall not be required from nationals of Contracting States who have their residence or a place of business in one of those States.

Article 16

1. Nothing in article 15, paragraph 1, shall affect the provisions concerning jurisdictional competence contained in the revised Convention for the Navigation of the Rhine, signed at

Mannheim on 17 October 1868, in the text of 20 November 1963.

2. The following shall be assimilated to the judgements referred to in article 15, paragraph 3, of this Convention:
 - (a) judgements delivered by a court or tribunal of a Contracting State competent under the revised Convention for the Navigation of the Rhine;
 - (b) decisions of the Appeals Chamber of the Central Commission for the Navigation of the Rhine, delivered on an appeal against the judgement of a court or tribunal of a Contracting State competent under the revised Convention for the Navigation of the Rhine.

Article 17

1. The period of limitation for actions arising out of the death of, or personal injury or any other bodily or mental harm to, a passenger shall be three years.

The period of limitation shall run from the date on which the loss or damage has come to the knowledge of the person suffering it. The period of limitation shall not, however, exceed five years from the date of the accident.

2. The period of limitation for actions arising out of carriage under this Convention, other than the actions referred to in paragraph 1, shall in all cases be one year.

The period of limitation shall run from the date on which the vessel arrived at the place of destination of the passenger or, in the case of non-arrival, from the date on which the vessel ought to have arrived.

3. A written claim shall suspend the period of limitation until such date as the carrier rejects the claim by notification in writing and returns any documents handed to him in support of the claim. If a part of the claim is admitted, the period of limitation shall start to run again only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall rest with the party invoking those facts. Further claims on the same subject shall not suspend the running of the period of limitation unless the carrier agrees to consider them.
4. Subject to the provisions of the preceding paragraph, the suspension of the period of limitation shall be governed by the provisions of the law of the court or tribunal seized of the case, excluding the rules relating to conflict of laws. Fresh accrual of rights of action shall also be governed by that law.

CHAPTER VI

NULLITY OF STIPULATIONS CONTRARY TO THE CONVENTION

Article 18

1. Any stipulation which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not entail the nullity of the other provisions of the contract.
2. In particular, any clause assigning to the carrier the benefit of any insurance taken out in favour

of the passenger, or any similar clause, or any clause shifting the burden of proof, shall be null and void.

3. Any clause attributing competence to an arbitral tribunal, if it is stipulated prior to the event that caused the damage, shall likewise be null and void.

CHAPTER VII

FINAL PROVISIONS

Article 19

1. This Convention is open for signature or accession by States members of the Economic Commission for Europe and States admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference.
2. Such States as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's terms of reference may become Contracting Parties to this Convention by acceding thereto after its entry into force.
3. The Convention shall be open for signature until 30 April 1977 inclusive.
4. Thereafter, it shall be open for accession.
5. This Convention shall be subject to ratification by the signatory States.
6. The instruments of ratification or accession shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations.

Article 20

1. This Convention shall enter into force on the ninetieth day after three of the States referred to in article 19, paragraph 1, have deposited their instruments of ratification or accession.
2. With respect to any State which ratifies or accedes to this Convention after three States have deposited their instruments of ratification or accession, the Convention shall enter into force on the ninetieth day after the said State has deposited its instruments of ratification or accession.

Article 21

1. Any Contracting Party may denounce this Convention by giving notice of denunciation to the Secretary-General of the United Nations.
2. The denunciation shall take effect twelve months after the date on which the Secretary-General receives the notice of denunciation.

Article 22

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

Article 23

1. Any State may, at the time of depositing its instrument of ratification or accession, declare by notice addressed to the Secretary-General of the United Nations that it will not apply the provisions of this Convention to contracts of carriage under which the place of embarkation or the place of disembarkation, or both these places, are situated in certain parts of its territory.
2. The declaration provided for in paragraph 1 of this article may be made, withdrawn or modified at any later date; in such case, the declaration, withdrawal or modification shall take effect as from the ninetieth day after receipt of the notice by the Secretary-General of the United Nations.

Article 24

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

Article 25

1. Any Contracting Party may, at the time of signing, ratifying, or acceding to this Convention, declare by notice addressed to the Secretary-General of the United Nations that it does not consider itself bound by article 24 of the Convention. The other Contracting Parties shall not be bound by article 24 with respect to any Contracting Party which has entered such a reservation.
2. The declaration referred to in paragraph 1 of this article may be withdrawn at any time by notice addressed to the Secretary-General of the United Nations.

Article 26

No reservation other than those provided for in articles 23 and 25 of this Convention shall be allowed.

Article 27

1. After this Convention has been in force for three years, any Contracting Party may, by notice addressed to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of amending or reviewing the Convention. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and a conference shall be convened by the Secretary-General for that purpose if, within a period of four months from the date of the notification sent by the Secretary-General, not less than one-third of the Contracting Parties signify their assent to the request.
2. If a conference is convened in pursuance of paragraph 1 of this article, the Secretary-General shall so advise all the Contracting Parties and invite them to submit, within a period of three months, the proposals which they wish the conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference, together with the texts of such proposals, at least three months before the opening date of the conference.
3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in pursuance of this article all the States referred to in article 19, paragraph 1, and also the States which have become Contracting Parties under article 19, paragraph 2.

Article 28

In addition to communicating to them the notices provided for in article 27, the Secretary-General of the United Nations shall notify the States referred to in article 19, paragraph 1, and the States which have become Contracting Parties under article 19, paragraph 2, of:

- (a) ratifications and accessions under article 19;
- (b) the dates of entry into force of this Convention pursuant to article 20;
- (c) denunciations under article 21;
- (d) the termination of this Convention under article 22;
- (e) notices received under article 23;
- (f) notices received under article 25.

Article 29

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

Article 30

After 30 April 1977, the original of this Convention and the German text attached thereto shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit to each of the States mentioned in article 19, paragraphs 1 and 2, certified true copies of the original and of the German text.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Convention.

Done at Geneva, this first day of May one thousand nine hundred and seventy-six², in a single copy in the English, French and Russian languages, the three texts being equally authentic.

²Editor's note: see note 1.

**CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL DE
VOYAGEURS ET DE BAGAGES EN NAVIGATION INTERIEURE (CVN), GENÈVE, 6
FÉVRIER 1976³**

CHAPITRE I

CHAMP D'APPLICATION

Article 1

1. La présente Convention s'applique à tout contrat de transport de voyageurs et, le cas échéant, de leurs bagages, en navigation intérieure, lorsqu'il est prévu au contrat que le transport emprunte les eaux d'au moins deux Etats et que le lieu d'embarquement ou le lieu de débarquement, ou l'un et l'autre de ces lieux, sont situés sur le territoire d'un Etat contractant. Il en est de même si le bâtiment utilisé n'est pas un bateau de navigation intérieure et quels que soient le pavillon l'immatriculation du bateau et le domicile ou la nationalité des parties.
2. La présente Convention ne s'applique pas lorsque le contrat de transport est soumis
 - a) au droit maritime du fait de l'emprunt de la mer;
 - b) au droit ferroviaire en vertu d'une Convention internationale.
3. Pour l'application de la présente Convention,
 - a) il faut entendre par
 - i) transporteur, toute personne qui, à titre professionnel, s'engage, en vertu d'un contrat de transport individuel ou collectif, à transporter une ou plusieurs personnes et, le cas échéant, leurs bagages, qu'elle exécute ou non elle-même ce transport;
 - ii) voyageur, toute personne qui, en exécution d'un contrat de transport conclu par elle ou pour elle, est transportée à titre onéreux ou gratuit par un transporteur;
 - b) le terme 'bagage' comprend tout objet transporté sous un contrat de transport, y compris les véhicules, mais non les autocars et camions en trafic commercial.
4. La présente Convention s'applique lorsque le contrat de transport est conclu par un Etat ou une personne morale de droit public.

CHAPITRE II

PERSONNES DONT REPOUND LE TRANSPORTEUR

Article 2

Pour l'application de la présente Convention, le transporteur répond, comme de ses propres actes et

³Note du rédacteur. La Convention est daté en general le 6 février 1976 bien que le dernier paragraphe stipule que la Convention a été fait le premier mai 1976. Cf. la page de titre du document original [ECE/TRANS/20](#) du Comité des transports intérieurs de la Commission économique pour l'Europe (CEE-ONU), et l'entête du Protocol du 5 juillet 1978, faisant référence à cette Convention « en date, à Genève, du 6 février 1976 ». Le texte du dernier paragraphe peut être expliqué comme se référant à la date à laquelle la Convention était ouvert à la signature: le 1er mai 1976 (jusqu'au 30 avril 1977). La date du 6 février 1976 se reporte très probablement à la date à laquelle le texte de la Convention avait été finalisé dans le cadre du Comité des transports intérieurs de la CEE-ONU.

omissions, des actes et omissions de ses préposés et de toutes autres personnes aux services desquelles il a recours pour l'exécution des obligations qui lui incombent en vertu du contrat de transport, lorsque ces préposés ces personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

CHAPITRE III

TITRES DE TRANSPORT

Section 1 – Des voyageurs

Article 3

1. Dans le transport de voyageurs, le transporteur doit délivrer un billet individuel ou collectif. L'absence, l'irrégularité ou la perte du billet n'affectent ni l'existence, ni la validité du contrat de transport qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.
2. Le billet doit désigner le transporteur et indiquer que le contrat est soumis, nonobstant toute clause contraire, aux dispositions de la présente Convention, moyennant la mention "CVN applicable".
3. Le transporteur est responsable du préjudice que la violation des obligations qui lui incombent en vertu du présent article peut causer au voyageur.
4. Le billet fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des mentions qui y figurent.
5. Sauf mention contraire, portée sur le billet, celui-ci, lorsqu'il n'est pas nominatif, demeure cessible tant que le voyage n'a pas commencé.

Section 2 – Des bagages

Article 4

1. Lorsqu'un voyageur veut remettre des bagages au transporteur et que celui-ci les accepte, le transporteur peut émettre un bulletin ou tout autre document similaire, le cas échéant en combinaison avec le billet, afin de constater le nombre et la nature des bagages qui lui sont remis: à la demande du voyageur, ce bulletin est obligatoirement délivré.
2. Au cas où un bulletin a été émis, le transporteur de bonne foi délivre valablement les bagages au détenteur du bulletin. A défaut de présentation du bulletin, le transporteur n'est tenu de livrer les bagages couverts par ce document que si la personne qui demande cette livraison justifie de son droit; si cette justification semble insuffisante, le transporteur peut exiger une caution adéquate qui sera restituée dans le délai d'un an à dater du jour où elle a été versée.
3. Les bagages non enlevés à l'arrivée du bateau, qu'ils fassent ou non l'objet d'un bulletin, sont déposés dans un endroit sûr et approprié. Le transporteur en est gardien pour le compte du voyageur; il peut confier cette garde à un tiers. Le gardien a droit à une rémunération équitable. Le dépôt est régi, pour le surplus, par le droit du lieu où les bagages ont été déposés.

CHAPITRE IV

RESPONSABILITE DU TRANSPORTEUR

Section 1 – Des dommages aux personnes

Article 5

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de la mort, des blessures ou toutes autres atteintes à l'intégrité physique ou mentale causées au voyageur par un accident en relation avec le transport et survenu pendant que ledit voyageur se trouve sur le bateau ou pendant qu'il y embarque ou qu'il en débarque, ou survenu du fait du chargement ou de l'enlèvement des bagages et qui est imputable à la faute du transporteur ou des personnes dont il répond aux termes de l'article 2. Cette faute est présumée, sauf preuve contraire, si la mort, les blessures ou les autres atteintes à l'intégrité physique ou mentale du passager ont été causées par un naufrage, abordage, échouement, explosion ou incendie ou sont en relation avec l'un de ces événements.
2. Le transporteur est responsable du préjudice visé au paragraphe 1 lorsque ce préjudice,
 - a) a été causé par des défauts du bateau ou le mauvais fonctionnement de l'appareillage de bord; ou
 - b) est imputable à la faute de la personne dont le transporteur aurait pris le bateau en location ou des personnes dont celle-ci, aux termes de l'article 2, eût répondu si elle avait été elle-même la transporteur.

Article 6

La loi nationale jugée applicable par la juridiction saisie détermine l'importance du préjudice résultant de la mort, des blessures ou de toutes autres atteintes à l'intégrité physique ou mentale causées au voyageur ainsi que les personnes ayant droit à l'indemnisation.

Article 7

1. Le total des dommages-intérêts à payer par le transporteur pour le même événement ne peut dépasser 200 000 francs par victime.
2. Le montant visé au paragraphe 1 du présent article ne comprend pas les frais de justice ou autres frais engagés par les parties pour faire valoir leurs droits et dont le paiement ou le remboursement pourrait incomber au transporteur, ni les intérêts calculés conformément à la loi jugée applicable par la juridiction saisie.
3. Une limite plus élevée peut être convenue entre les parties au contrat de transport. Sauf clause contraire, une telle convention bénéficie à toutes les personnes qui ont droit à réparation.
4. Les limitations des dommages-intérêts fixées en vertu du présent article s'appliquent à l'ensemble des créances nées de la mort, des blessures ou de toutes autres atteintes à l'intégrité physique ou mentale causées au voyageur. S'il y a plusieurs créanciers et si le total de leurs créances dépasse le maximum fixé, les créances subissent une réduction proportionnelle.

Section 2 – Des dommages aux bagagesArticle 8

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant de la perte totale ou partielle des bagages ainsi que de leur avarie si le fait générateur de ce préjudice a eu lieu au cours du transport et est imputable à la faute du transporteur ou des personnes dont il répond aux termes de l'article 2. Cette faute est présumée, sauf preuve contraire:
 - a) lorsque la perte ou l'avarie des bagages a été causée par un naufrage, abordage, échouement, explosion ou incendie ou est en relation avec l'un de ces événements; ou
 - b) lorsque ces bagages ont été remis au transporteur: entre le moment de leur prise en charge par ce dernier, et le moment, soit de l'enlèvement par l'ayant droit, soit du dépôt prévu à l'article 4.
2. La lettre b) du paragraphe 1 du présent article ne s'applique pas aux véhicules transportés à bord du bateau ni aux bagages se trouvant à l'intérieur de ces véhicules ou sur ceux-ci.
3. Le transporteur est responsable du préjudice visé au paragraphe 1 lorsque ce préjudice
 - a) a été causé par des défauts du bateau ou le mauvais fonctionnement de l'appareillage de bord;
 - b) est imputable à la faute de la personne dont le transporteur aurait pris le bateau en location ou des personnes dont celle-ci, aux termes de l'article 2, eût répondu si elle avait été elle-même le transporteur.

Article 9

1. Le débarquement du voyageur sans réclamation, en ce qui concerne ses bagages, fait présumer, sauf preuve contraire, qu'il les a enlevés complets et en bon état. La réclamation doit être adressée au transporteur, soit oralement, soit par écrit, dans les sept jours consécutifs qui suivent le débarquement du voyageur.
2. Le voyageur est déchargé des obligations qui lui incombent en vertu du paragraphe précédent si la perte ou l'état des bagages a été constaté contradictoirement.

Article 10

1. Lorsque les bagages ont disparu et que le voyageur en demande la livraison au transporteur, ces bagages sont réputés perdus s'ils ne sont pas livrés dans les quatorze jours suivant la demande.
2. Si un bagage réputé perdu est retrouvé dans le délai d'un an après la date à laquelle le voyageur en a demandé la livraison, le transporteur fait toute diligence raisonnable pour en aviser le voyageur. Dans les trente jours qui suivent la réception de l'avis, le voyageur peut se faire livrer le bagage, soit au lieu de départ, soit au lieu prévu pour la livraison. Dans ce cas, il devra restituer toute indemnité pour perte, sous réserve, toutefois, de tous droits éventuels à une indemnité pour avarie, due en vertu de la présente Convention, ou à une indemnité pour retard qui serait due en vertu du droit national applicable.

Article 11

1. Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle des bagages ou pour leur avarie est mise à la charge du transporteur, il peut être réclamé le montant du préjudice sans que ce montant puisse excéder 5000 francs par voyageur; il peut en outre être réclamé le montant du préjudice pour perte ou avarie d'un véhicule transporté, sans que ce montant puisse excéder 15 000 francs par véhicule.
2. Les montants visés au paragraphe 1 du présent article ne comprennent pas les frais de justice ou autres frais engagés par les parties pour faire valoir leurs droits et dont le paiement ou le remboursement pourrait incomber au transporteur, ni les intérêts calculés conformément à la loi jugée applicable par la juridiction saisie.
3. Des limites plus élevées peuvent être convenues entre les parties au contrat de transport.

Section 3 – Dispositions communes

Article 12

1. Le transporteur est déchargé en tout ou en partie de sa responsabilité telle qu'elle résulte de la présente Convention dans la mesure où le préjudice provient d'une faute du voyageur ou d'un comportement de celui-ci qui n'est pas conforme à la conduite normale d'un voyageur.
2. Lorsque le transporteur est responsable du préjudice mais qu'un tiers y a contribué par ses actes ou par ses omissions, le transporteur répond pour le tout, sans préjudice des recours qu'il pourrait exercer contre ce tiers.
3. Le transporteur est déchargé de la responsabilité qui lui incombe en vertu de la présente Convention lorsque le dommage a été causé par un accident nucléaire et que, en vertu des prescriptions spéciales en vigueur dans un Etat contractant réglant la responsabilité dans le domaine de l'énergie nucléaire, l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne qui lui est substituée est responsable de ce dommage.

Article 13

1. Dans tous les cas régis par la présente Convention, toute action en responsabilité, à quelque titre et pour quelque cause que ce soit, ne peut être exercée contre le transporteur ou contre les personnes dont il répond aux termes de l'article 2, que dans les conditions et limites qui s'y trouvent prévues.
2. Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent en tout ou en partie sa responsabilité ou qui limitent les indemnités dues, si le préjudice résulte d'un dol ou d'une faute lourde imputable au transporteur ou aux personnes dont il répond aux termes de l'article 2. Il en est de même pour une personne dont le transporteur répond aux termes de l'article 2, lorsque la responsabilité de cette personne est mise en cause et que le préjudice résulte de son dol ou d'une faute lourde commise par elle.
3. Sous réserve de l'application du paragraphe précédent, le total des indemnités dues par le transporteur et par les personnes dont le transporteur répond aux termes de l'article 2 ne peut pas dépasser les montants prévus aux sections précédentes du présent chapitre.

Article 14

1. Le franc visé dans la présente Convention s'entend du franc-or d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0.900 de fin.
2. Les montants en francs-or seront convertis dans la monnaie nationale de l'Etat de la juridiction saisie suivant la valeur officielle de cette monnaie par rapport à l'unité définie au paragraphe précédent ou, au cas où ce cours officiel ne serait pas fixé, suivant le cours déterminé par l'autorité compétente de l'Etat intéressé.

CHAPITRE V

ACTIONS

Article 15

1. Pour tous litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, le demandeur peut saisir, à son choix, en dehors des juridictions des Etats contractants désignés d'un commun accord par les parties, les juridictions de l'Etat sur le territoire duquel est situé:
 - a) le lieu où le défendeur a son établissement principal, sa résidence habituelle ou l'établissement par l'entremise duquel le contrat de transport a été conclu, ou
 - b) le lieu où le préjudice a pris naissance, ou
 - c) le lieu du point de départ ou de destination du transport, et ne peut saisir que ces juridictions.
2. Lorsque, dans un litige auquel s'applique le paragraphe 1 du présent article, une action est en instance devant une juridiction compétente en vertu de ce paragraphe, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties, à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans l'Etat où la nouvelle actions est intentée.
3. Lorsque, dans un litige auquel s'applique le paragraphe premier du présent article, un jugement rendu par une juridiction d'un Etat contractant, compétent en vertu de ce paragraphe, est devenu exécutoire dans cet Etat, il devient exécutoire dans chacun des autres Etats contractants dès que les formalités prévues à cet effet dans l'Etat intéressé ont été accomplies. La révision au fond de l'affaire est exclue.
4. Les dispositions du paragraphe précédent s'appliquent aux jugements contradictoires, aux jugements par défaut et aux transactions judiciaires mais ne s'appliquent ni aux jugements qui ne sont exécutoires que par provision, ni aux condamnations en dommages et intérêts qui seraient prononcées en sus des dépens contre un demandeur en raison du rejet total ou partiel de sa demande.
5. Il ne peut être exigé de caution de ressortissants d'Etats contractants ayant leur domicile ou un établissement dans un de ces Etats pour assurer le paiement des dépens à l'occasion des actions en justice auxquelles donnent lieu les transports soumis à la présente Convention.

Article 16

1. Le paragraphe 1 de l'article 15 ne porte pas atteinte aux compétences juridictionnelles prévues dans la Convention révisée pour la navigation du Rhin, signée à Mannheim le 17 octobre 1868, dans sa teneur du 20 novembre 1963.
2. Sont assimilés aux jugements visés au paragraphe 3 de l'article 15 de la présente Convention.
 - a) les jugements rendus par une juridiction d'un Etat contractant compétent en vertu de la Convention révisée pour la navigation du Rhin;
 - b) les arrêts de la Chambre des appels de la Commission centrale pour la navigation du Rhin rendus sur appel interjeté contre le jugement d'un tribunal d'un Etat contractant compétent, en vertu de la Convention révisée pour la navigation du Rhin.

Article 17

1. Les actions auxquelles peuvent donner lieu la mort, les blessures ou toutes autres atteintes à l'intégrité physique ou mentale d'un voyageur se prescrivent dans le délai de trois ans.

La prescription court à partir du jour où la personne qui a subi le préjudice en a eu connaissance. Toutefois, le délai de prescription ne peut dépasser cinq ans à dater de l'accident.
2. Les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la présente Convention, autres que celles qui sont visées au paragraphe premier, se prescrivent dans tous les cas dans le délai d'un an.

La prescription court à partir du jour où le bateau est arrivé au lieu de destination du voyageur ou, en cas de non-arrivé, à partir du jour où il aurait dû y arriver.
3. Une réclamation écrite suspend la prescription jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui lui auraient été remises à l'appui de celle-ci. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et de la restitution des pièces est à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription à moins que le transporteur n'ait accepté de les examiner.
4. Sous réserve du paragraphe précédent, la suspension de la prescription est régie par la loi de la juridiction saisie, à l'exclusion des règles relatives au conflit de lois. L'interruption de la prescription est également régie par cette loi.

CHAPITRE VI

NULLITE DES DISPOSITIONS CONTRAIRES A LA CONVENTION

Article 18

1. Est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux stipulations de la présente Convention. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions de contrat.
2. En particulier, seraient nulles toute clause par laquelle le transporteur se ferait céder le bénéfice

d'une assurance quelconque établie au profit du voyageur ou toute autre clause analogue, ainsi que toute clause déplaçant le fardeau de la preuve.

3. Est également nulle toute clause attribuant compétence à un tribunal arbitral qui serait stipulée avant l'événement qui a causé le dommage.

CHAPITRE VII

DISPOSITIONS FINALES

Article 19

1. La présente Convention est ouverte à la signature ou à l'adhésion des Etats membres de la Commission économique pour l'Europe et des Etats admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission.
2. Les Etats susceptibles de participer à certains travaux de la Commission économique pour l'Europe en application du paragraphe 11 du mandat de cette Commission peuvent devenir Parties contractantes à la présente Convention en y adhérant après non entrée en vigueur.
3. La Convention sera ouverte à la signature jusqu'au 30 avril 1977 inclus. Après cette date, elle sera ouverte à l'adhésion.
4. La présente Convention sera soumise à la ratification des Etats signataires.
5. Les instruments de ratification ou d'adhésion seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 20

1. La présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après que trois des Etats mentionnés au paragraphe 1 de l'article 19 auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.
2. Pour chaque Etat qui la ratifiera ou y adhérera après que trois Etats auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour qui suivra le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit Etat.

Article 21

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

Article 22

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

Article 23

1. Tout Etat pourra, lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion, déclarer par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qu'il n'appliquera pas les dispositions de la présente Convention aux contrats de transport dont le lieu d'embarquement ou de débarquement, tel qu'est prévu au contrat ou l'un et l'autre, sont situés sur des parties déterminées de son territoire.
2. La déclaration prévue au paragraphe 1 du présent article pourra être faite, retirée ou modifiée à tout moment ultérieur ; dans ce cas la déclaration, le retrait ou la modification, prend son effet à dater du quatre-vingt-dixième jour suivant réception de la notification par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 24

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention que les parties n'auront pu régler par voie de négociation ou par un autre mode de règlement pourra être pour à la requête de l'une quelconque des Parties contractantes intéressées, devant la Cour internationale de Justice, pour être tranché par elle.

Article 25

1. Chaque Partie contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhérera, déclarer par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qu'elle ne se considère pas liée par l'article 24 de la Convention. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 24 envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.
2. La déclaration visée au paragraphe 1 du présent article pourra être retirée à tout moment par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 26

Aucune réserve autre que celles prévues aux articles 23 et 25 de la présente Convention, ne sera admise.

Article 27

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

de la conférence.

3. Le Secrétaire général invitera à toute conférence conformément au présent article tous les Etats visés au paragraphe 1 de l'article 19, ainsi que les Etats devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 19.

Article 28

Outre les notifications prévues à l'article 27, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux Etats visés au paragraphe 1 de l'article 19, ainsi qu'aux Etats devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 19:

- a) les ratifications et adhésions en vertu de l'article 19,
- b) les dates auxquelles la présente Convention entrera en vigueur conformément à l'article 20,
- c) les dénonciations en vertu de l'article 21,
- d) l'abrogation de la présente Convention conformément à l'article 22,
- e) les notifications reçues conformément à l'article 23,
- f) les notifications reçues conformément à l'article 25.

Article 29

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

Article 30

Après le 30 avril 1977, l'original de la présente Convention et le texte en langue allemande qui y est joint seront déposés auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui transmettra à chacun des Etats visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 19 des copies certifiées conformes de cet original et du texte en langue allemande.

En foi de quoi les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Genève, le premier mai mil neuf cent soixante-seize⁴, en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

⁴Note du rédacteur. Voir note 3.

**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) United Nations:
<https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=080000028004a6ca>
- the originating organization, the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE):
http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_36_IWT_CVN.html