

**ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE**  
**INLAND TRANSPORT COMMITTEE**

CONVENTION ON THE CONTRACT FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE  
OF PASSENGERS AND LUGGAGE BY INLAND WATERWAY  
(CVN)

done at Geneva on 6 February 1976

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**  
**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

CONVENTION RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL  
DE VOYAGEURS ET DE BAGAGES EN NAVIGATION INTERIEURE  
(CVN)

en date, à Genève, du 6 février 1976

---

**ЕВРОПЕЙСКАЯ ЭКОНОМИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ**  
**КОМИТЕТ ПО ВНУТРЕННЕМУ ТРАНСПОРТУ**

КОНВЕНЦИЯ О ДОГОВОРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ  
И БАГАЖА ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ  
(КППВ)

совершено в Женеве 6 февраля 1976 года

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ



CONVENTION ON THE CONTRACT  
FOR THE INTERNATIONAL CARRIAGE OF PASSENGERS  
AND LUGGAGE BY INLAND WATERWAY (CVN)

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 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 injury

##### Article 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 luggage

#### Article 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 has 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 5,000 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 provisions

##### Article 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. Thereafter, it shall be open for accession.
4. This Convention shall be subject to ratification by the signatory States.
5. 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 instrument 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 instrument 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-six, in a single copy in the English, French and Russian languages, the three texts being equally authentic.



CONVENTION  
RELATIVE AU CONTRAT DE TRANSPORT INTERNATIONAL  
DE VOYAGEURS ET DE BAGAGES EN NAVIGATION INTERIEURE (CVN)

CHAPITRE I

CHAMP D'APPLICATION

Article premier

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 REpond LE TRANSPORTEUR

#### Article 2

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

#### Article 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 5 000 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 action 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-arrivée, 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 du 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 son 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'il 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 la 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 porté, 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 convoquée 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-seize, en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.





КОНВЕНЦИЯ О ДОГОВОРЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ПЕРЕВОЗКИ  
ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА ПО ВНУТРЕННИМ ВОДНЫМ ПУТЯМ  
(КШПВ)

ГЛАВА I

ОБЛАСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ

Статья первая

1. Настоящая Конвенция применяется ко всякому договору перевозки пассажиров и, в соответствующих случаях, их багажа по внутренним водным путям, когда в договоре предусмотрено, что перевозка производится по водным путям не менее двух государств и что место посадки или место высадки, или и то и другое, находятся на территории одного из Договаривающихся государств. Конвенция применяется и в том случае, если используемое судно не является судном внутреннего плавания, и независимо от национального флага, страны регистрации судна и местожительства или гражданства заключающих договор сторон.
2. Настоящая Конвенция не применяется, если на договор перевозки распространяются
  - a) положения морского права в силу того, что перевозка осуществляется частично по морю;
  - b) положения железнодорожного права в силу какой-либо международной конвенции.
3. При применении настоящей Конвенции
  - a) следует понимать:
    - i) под перевозчиком: любое лицо, которое в качестве профессионального перевозчика обязуется во исполнение индивидуального или коллективного договора перевозки перевезти одно или несколько лиц и, в соответствующих случаях, их багаж, независимо от того, само ли оно выполняет эту перевозку или нет;
    - ii) под пассажиром: любое лицо, которое во исполнение договора перевозки, заключенного им самим или от его имени, перевозится за плату или бесплатно перевозчиком;
  - b) термин "багаж" означает: любой предмет, перевозимый в соответствии с договором перевозки, включая транспортные средства, но исключая автобусы и грузовые автомобили, используемые для коммерческих перевозок.
4. Настоящая Конвенция применяется, если договор перевозки заключен государством или юридическим лицом публичного права.

## ГЛАВА II

### ЛИЦА, ЗА КОТОРЫХ ПЕРЕВОЗЧИК НЕСЕТ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

#### Статья 2

При применении настоящей Конвенции перевозчик отвечает в такой же мере, как за свои собственные действия и упущения, за действия и упущения своих агентов и любых других лиц, к услугам которых он прибегает для выполнения обязательств, возлагаемых на него в силу договора перевозки, когда эти агенты или эти лица действуют в пределах своих обязанностей.

## ГЛАВА III

### ТРАНСПОРТНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

#### Раздел 1 - Пассажиры

##### Статья 3

1. При перевозке пассажиров перевозчик должен выдать индивидуальный или коллективный билет. Отсутствие, неправильность оформления или потеря билета не затрагивают существования или действительности договора перевозки, который продолжает подпадать под действие положений настоящей Конвенции.
2. В билете должен быть обозначен перевозчик и указано, что договор подпадает под действие положений настоящей Конвенции даже при наличии каких-либо противоречащих этому оговорок, путем включения указания "применяется КППВ".
3. Перевозчик несет ответственность за вред, который может быть причинен пассажиру в результате нарушения перевозчиком обязательств, возлагаемых на него в соответствии с настоящей статьей.
4. Билет, если не доказано обратное, служит доказательством содержащихся в нем указаний.
5. Если на билете не указано обратное, то его можно, когда он не является именованным, передавать другому лицу до начала перевозки.

#### Раздел 2 - Багаж

##### Статья 4

1. Если пассажир желает сдать багаж перевозчику и последний принимает этот багаж, то перевозчик может выдать, в соответствующих случаях в сочетании с билетом, багажную квитанцию или другой аналогичный документ, в котором указываются количество и характер багажа, который ему сдается; при наличии просьбы пассажира выдача этой багажной квитанции является обязательной.

2. В случае выдачи багажной квитанции считается, что действующий добросовестно перевозчик произвел действительную выдачу багажа, если он выдал багаж предъявителю багажной квитанции. Если квитанция не предъявляется, то перевозчик обязан выдать багаж, на который была выдана квитанция, только при условии, если лицо, претендующее на выдачу этого багажа, докажет на него свое право; если это доказательство представляется недостаточным, перевозчик может потребовать внесения соответствующего залога, который возвращается по истечении одного года, считая со дня его внесения.

3. Багаж, не востребованный по прибытии судна, независимо от того, выдана ли на него багажная квитанция или нет, сдается на хранение в соответствующее надежное место. Перевозчик хранит его за счет пассажира; он может поручить хранение третьему лицу. Хранитель багажа имеет право на справедливое вознаграждение. Хранение багажа регулируется, кроме того, законодательством, действующим в месте сдачи багажа на хранение.

#### ГЛАВА IV

##### ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

##### Раздел 1 - Вред, причиненный лицам

##### Статья 5

1. Перевозчик несет ответственность за ущерб, связанный со смертью, телесными повреждениями или нанесением любого другого вреда физическому или психическому здоровью пассажира, если происшествие, повлекшее за собой этот ущерб, связано с перевозкой и имело место либо во время нахождения пассажира на судне, либо во время его посадки или высадки, либо в связи с погрузкой или выгрузкой и выдачей багажа и обусловлено виной перевозчика или лиц, за которых он несет ответственность, согласно статье 2. Эта вина презюмируется, если не доказано обратное в тех случаях, когда смерть, телесные повреждения или нанесение любого другого вреда физическому или психическому здоровью пассажира вызваны кораблекрушением, столкновением, посадкой на мель, взрывом или пожаром или связаны с одним из этих событий.

2. Перевозчик несет ответственность за ущерб, указанный в пункте 1, если этот ущерб причинен:

- а) в результате неисправности судна или бортовой аппаратуры, или

- b) по вине лица, у которого перевозчик нанял судно, или лиц, за которых оно, согласно статье 2, несло бы ответственность, если бы оно само являлось перевозчиком.

#### Статья 6

Национальное законодательство, которое сочтет применимым разбирающий дело суд, определяет размер ущерба, причиненного в связи со смертью, телесными повреждениями или несением любого другого вреда физическому или психическому здоровью пассажира, и кие лица имеют право на возмещение ущерба.

#### Статья 7

Общая сумма возмещения, которая должна быть выплачена перевозчиком в связи с одним и тем же событием, не может превышать 200 000 франков на одного пострадавшего.

Сумма, предусмотренная в пункте 1 настоящей статьи, не включает понесенные сторонами для доказательства своих прав судебные издержки или другие расходы, уплата или возмещение которых могут быть возложены на перевозчика, а также проценты, исчисляемые соответствии с законом, который сочтет применимым разбирающий дело суд.

Стороны договора перевозки могут договориться об установлении более высокого предела возмещения. Если не оговорено противное, то такая договоренность распространяется на всех лиц, имеющих право на возмещение.

Ограничения размера возмещения, установленные в силу настоящей статьи, применяются ко всем требованиям, связанным со смертью, телесными повреждениями или нанесением любого другого вреда физическому или психическому здоровью пассажира. Если имеется несколько истцов и если общая сумма их требований превышает установленный максимум, то платы пропорционально сокращаются.

### Раздел 2 - Ущерб, причиненный багажу

#### Статья 8

Перевозчик несет ответственность за ущерб, связанный с полной или частичной утратой багажа и с его повреждениями, если происшествие, вызвавшее такой ущерб, имело место во время перевозки и обусловлено виной перевозчика или лиц, за которых он несет ответственность согласно статье 2. Эта вина презюмируется, если не доказано обратное:

- а) если утрата или повреждение багажа были вызваны кораблекрушением, столкновением, посадкой на мель, взрывом или пожаром или связаны с одним из этих событий;
  - б) если багаж был сдан перевозчику: в период между моментом, когда последний принял багаж, и моментом, когда багаж был либо получен лицом, имеющим право на его получение, либо сдан на хранение, предусмотренное в статье 4.
2. Положение подпункта "б" пункта 1 настоящей статьи не применяется ни к транспортным средствам, перевозимым на борту судна, ни к багажу, находящемуся внутри этих транспортных средств или на этих транспортных средствах.
3. Перевозчик несет ответственность за ущерб, указанный в пункте 1, если этот ущерб причинен:
- а) в результате неисправности судна или бортовой аппаратуры;
  - б) по вине лица, у которого перевозчик нанял судно, или лиц, за которых оно согласно статье 2 несло бы ответственность, если бы оно само являлось перевозчиком.

#### Статья 9

1. Высадка пассажира без претензий, относящихся к багажу, предполагает, если не доказано обратное, что багаж был получен им полностью и в хорошем состоянии. Претензия должна заявляться перевозчику либо устно, либо в письменном виде в течение семи последовательных дней с момента высадки пассажира.
2. Пассажир освобождается от обязанностей, возлагаемых на него в силу предыдущего пункта, если утрата или состояние багажа были установлены в присутствии сторон.

#### Статья 10

1. Если багаж пропал, а пассажир требует от перевозчика его выдачи, то этот багаж считается утерянным, если он не доставлен в течение четырнадцати дней со дня предъявления требования о его выдаче.
2. Если багаж, считавшийся утерянным, найден в течение года со дня, когда пассажир потребовал его выдачи, то перевозчик прилагает все разумные усилия для уведомления об этом пассажира. В течение тридцати дней со дня получения извещения пассажир

может потребовать доставки багажа либо в пункт отправления, либо в предусмотренный для доставки пункт. В этом случае он должен возратить любое полученное возмещение за ущерб, связанный с утратой, при условии, однако, сохранения всех возможных прав на причитающееся в соответствии с настоящей Конвенцией возмещение за повреждение или на возмещение за просрочку доставки, причитающееся в силу применяемого национального законодательства.

#### Статья 11

1. Когда согласно положениям настоящей Конвенции возмещение ущерба за полную или частичную утрату багажа или за его повреждение возлагается на перевозчика, то может быть предъявлено требование о выплате суммы, равной размеру ущерба, но эта сумма не может превышать 5 000 франков на пассажира; кроме того, может быть предъявлено требование о выплате суммы, равной размеру ущерба за утрату или повреждение перевозимого транспортного средства, но эта сумма не может превышать 15 000 франков на транспортное средство.

2. Суммы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, не включают понесенные сторонами для доказательства своих прав судебные издержки или другие расходы, уплата или возмещение которых могут быть возложены на перевозчика, а также проценты, исчисляемые в соответствии с законом, который сочтет применимым разбирающий дело суд.

3. Стороны договора перевозки могут договориться об установлении более высоких пределов.

### Раздел 3 - Общие положения

#### Статья 12

1. Перевозчик освобождается полностью или частично от ответственности, вытекающей из настоящей Конвенции, в той мере, в какой ущерб возник по вине пассажира или в результате такого его поведения, которое не соответствует нормальному поведению пассажира.

2. Если перевозчик несет ответственность за ущерб, но причинению этого ущерба способствовало своими действиями или своими упущениями третье лицо, перевозчик отвечает за весь ущерб, имея, однако, право предъявить иск к этому третьему лицу.

3. Перевозчик освобождается от ответственности, налагаемой на него в силу настоящей Конвенции, если ущерб причинен ядерным инцидентом и если в силу действующих в Договаривающемся государстве специальных предписаний, регламентирующих ответственность в области ядерной энергии, ответственность за этот ущерб возлагается на оператора ядерной установки или на другое заменяющее его лицо.

#### Статья 13

1. Во всех случаях, регламентируемых настоящей Конвенцией, любой иск в отношении ответственности, каким бы ни было его основание, может быть возбужден против перевозчика или лиц, за действия которых он отвечает в соответствии со статьей 2, только в условиях и пределах, предусмотренных в этой Конвенции.

2. Перевозчик не вправе ссылаться на положения настоящей Конвенции, исключющие полностью или частично его ответственность или ограничивающие подлежащее уплате возмещение, если ущерб причинен в результате умысла или грубой небрежности перевозчика или лиц, за действия которых он отвечает согласно статье 2. То же самое относится к лицу, за действия которого перевозчик отвечает в соответствии со статьей 2, если возникнет вопрос об ответственности этого лица и если ущерб причинен в результате умысла или грубой небрежности этого лица.

3. При условии применения предыдущего пункта общий размер возмещения, причитающегося с перевозчика и лиц, за действия которых перевозчик отвечает в соответствии со статьей 2, не может превышать сумм, предусмотренных в предыдущих разделах настоящей главы.

#### Статья 14

1. Под упомянутым в настоящей Конвенции франком имеется в виду золотой франк весом 10/31 грамм пробы 0,900.

2. Суммы в золотых франках будут переведены в национальную валюту государства, в суде которого будет разбираться дело, в соответствии с официальным курсом этой валюты по отношению к единице, установленной в предыдущем пункте, или в том случае, если официальный курс не будет установлен, в соответствии с курсом, установленным компетентным органом заинтересованного государства.

## ГЛАВА У

### ИСКИ

#### Статья 15

По всем спорам, возникающим по поводу перевозок, подпадающих под действие настоящей Конвенции, истец может по своему выбору обратиться, помимо компетентных судов участвующих в Конвенции государств, назначенных сторонами с общего согласия, к судам государства, на территории которого находится:

- а) главная контора ответчика, его обычное местожительство или контора, при посредстве которой был заключен договор перевозки, или
- б) место, где был причинен ущерб, или
- в) место отправления или назначения,

может обратиться лишь к этим судам.

Когда при возникновении какого-либо спора, к которому применяется пункт 1 настоящей статьи, дело находится в производстве в суде, компетентном в силу этого пункта, или когда по такому спору этим судом было вынесено решение, не может быть возбуждено нового дела теми же сторонами на том же основании, за исключением тех случаев, когда решение суда, в котором был возбужден первый иск, не подлежит исполнению в государстве, в котором предъявлен новый иск.

Когда по какому-либо спору, к которому применяется пункт 1 настоящей статьи, решение, вынесенное судом одного из Договаривающихся государств, компетентным в силу этого пункта, подлежит исполнению в этом государстве, это решение становится также подлежащим исполнению в каждом из других Договаривающихся государств по выполнении предусмотренных для этого формальностей в этом государстве. Пересмотр существа дела не производится.

Положения предыдущего пункта относятся к решениям, вынесенным в присутствии сторон, к заочным решениям и к примирительному судопроизводству, но не относятся к судебным решениям, подлежащим исполнению в предварительном порядке, ни к решениям, согласно которым истец, в случае полного или частичного отказа в иске, должен только оплатить судебные издержки, но и возместить убытки, понесенные ответчиком.



5. Суд не вправе требовать от граждан государств, участвующих в Конвенции, местожительство или контора которых находится в одном из этих государств, внесения залога для обеспечения уплаты судебных издержек, связанных с предъявлением иска, касающегося перевозок, подпадающих под действие настоящей Конвенции.

#### Статья 16

1. Пункт 1 статьи 15 не ущемляет компетенцию судов, предусмотренную в пересмотренной Конвенции о судоходстве по Рейну, подписанной Мангейме 17 октября 1868 года, в той формулировке, которую она имела на 20 ноября 1963 года.
2. К решениям, указанным в пункте 3 статьи 15 настоящей Конвенции, приравниваются:
  - a) решения, вынесенные судом одного из Договаривающихся государств, компетентных в силу пересмотренной Конвенции о судоходстве по Рейну;
  - b) решения Апелляционной палаты Центральной комиссии судоходства по Рейну, вынесенные в результате обжалования решения суда Договаривающегося государства, компетентного в силу пересмотренной Конвенции о судоходстве по Рейну.

#### Статья 17

1. Право на предъявление иска в связи со смертью, телесными повреждениями или нанесением любого другого ущерба физическому или психическому здоровью пассажира, погашается по истечении трех лет.

Срок давности исчисляется со дня, когда лицо, которому был причинен ущерб, узнало об этом. Однако срок давности не может превышать пяти лет, считая со дня происшествия.

2. Право на предъявление иска в отношении перевозки, подпадающей под действие настоящей Конвенции, кроме исков, упомянутых в пункте 1, погашается во всех случаях по истечении одного года.

Срок давности исчисляется со дня прибытия судна в пункт назначения пассажира или, в случае неприбытия, со дня, когда оно должно было прибыть туда.

Предъявление претензии в письменном виде приостанавливает течение давности до того дня, когда перевозчик в письменном виде отклоняет претензию и возвращает приложенные к ней документы, которые были вручены ему в ее обоснование. В случае частичного признания предъявленной претензии течение давности возобновляется только в отношении той части претензии, которая остается предметом спора. Бремя доказывания факта получения претензии или ответа на нее, а также возвращения относящихся к делу документов лежит на стороне, которая ссылается на этот факт. Предъявление дальнейших претензий по тому же вопросу не приостанавливает течения давности, если перевозчик не соглашается их рассмотреть.

С учетом соблюдения положений предыдущего пункта, условия приостановления течения срока давности определяются законом суда, в котором заявлен иск, за исключением норм, относящихся к коллизионному праву. Этим же законом определяются условия перерыва давности.

## ГЛАВА УІ

### НЕДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТЬ УСЛОВИЙ ДОГОВОРА, ПРОТИВОРЕЧАЩИХ НАСТОЯЩЕЙ КОНВЕНЦИИ

#### Статья 18

Признается не имеющим силы любое условие договора, которым прямо или косвенно допускается отступление от условий настоящей Конвенции. Недействительность такого условия влечет за собой недействительности других условий договора.

В частности, недействительным является любое условие, согласно которому перевозчику уступаются права, вытекающие из какого-либо договора страхования, заключенного в пользу пассажира, или любое другое аналогичное условие, а также любое положение, перекладывающее бремя доказывания.

Недействительным является также любое условие, наделяющее компетенцией арбитражный суд, оговоренное до события, явившегося причиной возникновения ущерба.

## ГЛАВА УІІ

### ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

#### Статья 19

Настоящая Конвенция открыта для подписания или присоединения к ней для государств-членов Европейской Экономической Комиссии и государств, допущенных к участию в работе Комиссии с консультативным статусом в соответствии с пунктом 8 положения о круге ведения этой Комиссии.

2. Государства, которые могут участвовать в некоторых работах Европейской Экономической Комиссии согласно статье 11 положения о ее круге ведения, могут стать Договаривающимися сторонами настоящей Конвенции путем присоединения к ней по ее вступлении в силу.
3. Конвенция будет открыта для подписания до 30 апреля 1977 года включительно. После этой даты она будет открыта для присоединения к ней.
4. Настоящая Конвенция подлежит ратификации подписавшими ее государствами.
5. Документы о ратификации или присоединении сдаются на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

#### Статья 20

1. Настоящая Конвенция вступает в силу на девяностый день после того, как три из числа указанных в пункте 1 статьи 19 государств сдадут на хранение свои документы о ратификации или присоединении.
2. Для каждого государства, которое ратифицирует настоящую Конвенцию или присоединится к ней после того, как три государства сдадут на хранение свои документы о ратификации или присоединении, настоящая Конвенция вступает в силу на девяностый день после дня сдачи этим государством документа о ратификации или присоединении.

#### Статья 21

1. Каждая Договаривающаяся сторона может денонсировать настоящую Конвенцию путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.
2. Денонсация вступает в силу по истечении двенадцати месяцев со дня получения Генеральным Секретарем этой нотификации.

#### Статья 22

Если после вступления в силу настоящей Конвенции число Договаривающихся сторон окажется, вследствие денонсаций, менее трех, настоящая Конвенция теряет силу со дня, когда станет действительной последняя из этих денонсаций.

#### Статья 23

1. Каждое государство может при сдаче на хранение своего документа о ратификации или присоединении заявить посредством нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, что оно не будет применять положения настоящей Конвенции к договорам перевозки, по которым место посадки или место высадки, предусмотренное в договоре, или то и другое расположены на определенных частях его территории.

2. Заявление, предусмотренное в пункте 1 настоящей статьи, может быть сделано, взято обратно или изменено в любой момент впоследствии; в этом случае заявление, его изъятие или изменение вступают в силу на девяностый день после получения нотификации Генеральным Секретарем Организации Объединенных Наций.

#### Статья 24

Всякий спор между двумя или более Договаривающимися сторонами относительно толкования или применения настоящей Конвенции, который Стороны не смогут разрешить путем переговоров или другими средствами урегулирования, может быть по просьбе любой из заинтересованных Договаривающихся сторон передан для разрешения Международному Суду.

#### Статья 25

1. Каждая Договаривающаяся сторона может в момент подписания или ратификации настоящей Конвенции или присоединения к ней заявить путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, что она не считает себя связанной статьей 24 Конвенции. Другие Договаривающиеся стороны не будут связаны статьей 24 в отношении любой Договаривающейся стороны, сделавшей такое заявление.

2. Заявление, предусмотренное в пункте 1 настоящей статьи, может быть взято обратно в любое время путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций.

#### Статья 26

Никакие иные оговорки, кроме предусмотренных в статьях 23 и 25 настоящей Конвенции, не допускаются.

#### Статья 27

1. После трехлетнего действия настоящей Конвенции любая Договаривающаяся сторона может путем нотификации, адресованной Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, обратиться с просьбой о созыве конференции с целью внесения поправок в настоящую Конвенцию или ее пересмотра. Генеральный Секретарь сообщает об этой

просьбе всем Договаривающимся сторонам и созывает с этой целью конференцию, если в течение четырехмесячного срока после его сообщения по меньшей мере одна треть Договаривающихся сторон уведомит его о своем согласии на созыв такой конференции.

2. Если в соответствии с пунктом 1 настоящей статьи созывается конференция, Генеральный Секретарь уведомляет об этом все Договаривающиеся стороны и обращается к ним с просьбой представить ему в трехмесячный срок предложения, рассмотрение которых на конференции представляется им желательным. По крайней мере за три месяца до открытия конференции Генеральный Секретарь сообщает всем Договаривающимся сторонам предварительную повестку дня конференции, а также текст этих предложений.

3. Генеральный Секретарь приглашает на любую конференцию, созванную согласно настоящей статье, все государства, указанные в пункте 1 статьи 19, а также государства, ставшие Договаривающимися сторонами на основании пункта 2 статьи 19.

#### Статья 28

Помимо нотификаций, предусмотренных в статье 27, Генеральный Секретарь Организации Объединенных Наций сообщает государствам, указанным в пункте 1 статьи 19, а также государствам, ставшим Договаривающимися сторонами на основании пункта 2 статьи 19:

- a) о ратификации и присоединении к Конвенции согласно статье 19,
- b) о датах вступления в силу настоящей Конвенции в соответствии со статьей 20,
- c) о денонсациях в силу статьи 21,
- d) об утрате настоящей Конвенцией силы в соответствии со статьей 22,
- e) о нотификациях, полученных в соответствии со статьей 23,
- f) о нотификациях, полученных в соответствии со статьей 25.

#### Статья 29

Настоящая Конвенция составлена в одном экземпляре на английском, русском и французском языках. К ней прилагается текст на немецком языке. В момент подписания настоящей Конвенции или сдачи на хранение ратификационной грамоты или акта о присоединении всякое государство может заявить, что оно принимает текст либо на

английском, русском и французском языках, либо на немецком языке; в этом случае упомянутый текст будет также действителен в отношениях между Договаривающимися сторонами, воспользовавшимися тем же правом и принявшими тот же текст. Во всех прочих случаях аутентичными являются английский, французский и русский тексты.

#### Статья 30

После 30 апреля 1977 г. подлинник настоящей Конвенции, так же как и приложенный к нему текст на немецком языке, будут сданы на хранение Генеральному Секретарю Организации Объединенных Наций, который препроводит надлежащим образом заверенные копии этого подлинника и текста на немецком языке каждому из государств, указанных в пунктах 1 и 2 статьи 19.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся, надлежащим образом на то уполномоченные, подписали настоящую Конвенцию.

СОВЕРШЕНО в Женеве в одном экземпляре первого мая тысяча девятьсот семьдесят шестого года на английском, русском и французском языках, причем все три текста являются равно аутентичными.





ÜBEREINKOMMEN ÜBER DEN BEFÖRDERUNGSVERTRAG FÜR REISENDE  
UND GEPÄCK IN DER INTERNATIONALEN BINNENSCHIFFFAHRT  
(CVN)

KAPITEL I

GELTUNGSBEREICH

Artikel 1

1. Dieses Übereinkommen gilt für jeden Vertrag über die Beförderung von Reisenden und gegebenenfalls deren Gepäck in der Binnenschiffahrt, wenn im Vertrag vorgesehen ist, dass die Beförderung die Gewässer mindestens zweier Staaten berührt und dass der Einschiffungsort oder der Ausschiffungsort oder beide Orte im Hoheitsgebiet eines Vertragsstaats liegen. Dies gilt auch, wenn das verwendete Schiff kein Binnenschiff ist, und ohne Rücksicht auf die Flagge oder die Eintragung des Schiffes sowie den Wohnsitz oder die Staatsangehörigkeit der Parteien.
2. Dieses Übereinkommen ist nicht anzuwenden, wenn der Beförderungsvertrag
  - a) dem Seerecht unterliegt, weil die See befahren wird, oder
  - b) auf Grund eines internationalen Übereinkommens dem Eisenbahnrecht unterliegt.
3. Im Sinn dieses Übereinkommens
  - a) bedeutet
    - i) Beförderer eine Person, die sich gewerbsmässig auf Grund eines Einzel- oder Sammelbeförderungsvertrags verpflichtet, eine oder mehrere Personen und gegebenenfalls deren Gepäck zu befördern, gleichgültig ob sie die Beförderung selbst ausführt oder nicht;
    - ii) Reisender eine Person, die in Ausführung eines von ihr oder für sie geschlossenen Beförderungsvertrags von einem Beförderer entgeltlich oder unentgeltlich befördert wird;
  - b) umfasst der Ausdruck "Gepäck" alle Gegenstände, die auf Grund eines Beförderungsvertrags befördert werden; dazu gehören auch Fahrzeuge, jedoch nicht Autobusse und Lastkraftwagen im gewerblichen Verkehr.
4. Dieses Übereinkommen gilt auch dann, wenn der Beförderungsvertrag von einem Staat oder einer anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaft geschlossen wird.

## KAPITEL II

### HAFTUNG DES BEFÖRDERERS FÜR ANDERE PERSONEN

#### Artikel 2

Der Beförderer haftet, soweit dieses Übereinkommen gilt, für Handlungen und Unterlassungen seiner Bediensteten und aller anderen Personen, deren er sich zur Erfüllung seiner Pflichten aus dem Beförderungsvertrag bedient, wie für eigene Handlungen und Unterlassungen, wenn diese Bediensteten oder anderen Personen in Ausübung ihrer Verrichtungen handeln.

## KAPITEL III

### BEFÖRDERUNGSPAPIERE

#### Abschnitt 1 - Reisende

#### Artikel 3

1. Für die Beförderung von Reisenden hat der Beförderer einen Einzel- oder Sammelfahrschein auszustellen. Das Fehlen, die Mangelhaftigkeit oder der Verlust des Fahrscheins berührt weder den Bestand noch die Gültigkeit des Beförderungsvertrags; dieser bleibt dem Übereinkommen unterworfen.
2. Der Fahrschein hat den Namen des Beförderers und, durch den Vermerk "CVN anwendbar", die Angabe zu enthalten, dass der Vertrag ungeachtet einer gegenteiligen Abmachung diesem Übereinkommen unterliegt.
3. Der Beförderer haftet für den Schaden, den die Verletzung der ihm nach diesem Artikel obliegenden Pflichten dem Reisenden gegebenenfalls verursacht.
4. Die im Fahrschein enthaltenen Angaben gelten bis zum Beweis des Gegenteils als richtig.
5. Enthält der Fahrschein keine gegenteilige Angabe, und ist er nicht auf den Namen des Reisenden ausgestellt, so kann er bis zum Antritt der Reise übertragen werden.

#### Abschnitt 2 - Gepäck

#### Artikel 4

1. Will ein Reisender dem Beförderer Gepäck übergeben und nimmt dieser es an, so kann der Beförderer einen Gepäckschein oder eine gleichartige Urkunde, gegebenenfalls in Verbindung mit dem Fahrschein, ausstellen, in dem die Anzahl und die Art der ihm

übergebenen Gepäckstücke angegeben sind; auf Verlangen des Reisenden ist er verpflichtet diesen Gepäckschein auszustellen.

2. Ist ein Gepäckschein ausgestellt worden, so wird eine von einem Beförderer in gutem Glauben vorgenommene Aushändigung des Gepäcks als rechtswirksam angesehen, wenn er das Gepäck dem Inhaber des Gepäckscheins aushändigt. Wird der Gepäckschein nicht vorgelegt, so ist der Beförderer zur Aushändigung des auf dem Schein angegebenen Gepäcks nur verpflichtet, wenn derjenige, der die Aushändigung verlangt, sein Recht nachweist; scheint dieser Nachweis unzureichend, so kann der Beförderer eine angemessene Sicherheit für das Gepäck verlangen, die innerhalb eines Jahres nach dem Tag, an dem sie geleistet worden ist, zurückzuerstatten ist.

3. Gepäck, das bei Ankunft des Schiffes nicht abgeholt wird, ist, gleichgültig ob dafür ein Gepäckschein ausgestellt worden ist oder nicht, an einem sicheren und geeigneten Ort zu hinterlegen. Der Beförderer verwahrt es für Rechnung des Reisenden; er kann die Verwahrung einem Dritten anvertrauen. Der Verwahrer hat Anspruch auf ein angemessenes Entgelt. Im übrigen richtet sich die Verwahrung nach dem Recht des Ortes, an dem das Gepäck hinterlegt worden ist.

#### KAPITEL IV

##### HAFTUNG DES BEFÖRDERERS

##### Abschnitt 1 - Personenschäden

##### Artikel 5

1. Der Beförderer haftet für Schäden, die aus dem Tod, der Körperverletzung oder jeder anderen Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit des Reisenden entstehen, wenn der die Schäden verursachende Unfall im Zusammenhang mit der Beförderung steht, sich während des Aufenthalts des Reisenden auf dem Schiff, während seiner Ein- oder Ausschiffung oder im Zusammenhang mit dem Ein- oder Ausladen des Gepäcks ereignet und dem Verschulden des Beförderers oder der Personen anzulasten ist, für die er nach Artikel 2 haftet. Ein solches Verschulden wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, wenn der Tod, die Körperverletzung oder die Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit des Reisenden durch Schiffbruch, Zusammenstoß, Strandung, Explosion oder Feuer verursacht worden ist oder damit in Zusammenhang steht.

2. Der Beförderer haftet für die in Absatz 1 bezeichneten Schäden, wenn diese
  - a) durch Mängel des Schiffes oder Versagen seiner technischen Einrichtungen verursacht wurden oder
  - b) dem Verschulden der Person, von welcher der Beförderer das Schiff gemietet hat, oder der Personen anzulasten sind, für die der Vermieter nach Artikel 2 gehaftet hätte, wenn er selbst der Beförderer gewesen wäre.

#### Artikel 6

Das nach Ansicht des angerufenen Gerichts anzuwendende innerstaatliche Recht bestimmt den Umfang der Schäden, die durch den Tod, die Körperverletzung oder jede andere Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit eines Reisenden verursacht wurden, und welche Personen auf Schadenersatz Anspruch haben.

#### Artikel 7

1. Die Gesamtsumme des Schadenersatzes, den der Beförderer für ein und dasselbe Ereignis zu leisten hat, darf 200 000 Franken je Geschädigten nicht übersteigen.
2. Der in Absatz 1 vorgesehene Betrag umfasst weder die Verfahrenskosten oder anderen von den Parteien zur Geltendmachung ihrer Ansprüche aufgewendeten Kosten, zu deren Zahlung oder Erstattung der Beförderer verpflichtet sein kann, noch die Zinsen, die entsprechend dem vom angerufenen Gericht für anwendbar erachteten Recht berechnet werden.
3. Die Parteien des Beförderungsvertrags können eine höhere Haftungsgrenze vereinbaren. Mangels einer gegenteiligen Bestimmung kommt eine solche Vereinbarung allen ersatzberechtigten Personen zugute.
4. Die nach diesem Artikel festgesetzten Haftungsgrenzen gelten für die Gesamtheit der Ansprüche aus dem Tod, der Körperverletzung oder jeder anderen Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit des Reisenden. Sind mehrere Gläubiger vorhanden und übersteigt die Gesamtheit ihrer Ansprüche den Höchstbetrag, so werden diese Ansprüche anteilmässig herabgesetzt.

### Abschnitt 2 - Gepäckschäden

#### Artikel 8

1. Der Beförderer haftet für Schäden, die aus dem gänzlichen oder teilweisen Verlust oder der Beschädigung des Gepäcks entstehen, wenn das die Schäden verursachende

Ereignis während der Beförderung eingetreten und einem Verschulden des Beförderers oder der Personen, für die er nach Artikel 2 haftet, anzulasten ist. Ein solches Verschulden wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet,

- a) wenn der Verlust oder die Beschädigung durch Schiffbruch, Zusammenstoß, Strandung, Explosion oder Feuer entstanden ist oder damit in Zusammenhang steht oder
- b) wenn das Gepäck dem Beförderer übergeben worden ist, vom Zeitpunkt der Übernahme bis zum Zeitpunkt der Abholung durch den Berechtigten oder der Hinterlegung nach Artikel 4.

2. Absatz 1 Buchstabe b gilt nicht für auf Schiffen beförderte Fahrzeuge und für Gepäck, das sich in oder auf diesen Fahrzeugen befindet.

3. Der Beförderer haftet für die in Absatz 1 bezeichneten Schäden, wenn diese
- a) durch Mängel des Schiffes oder ein Versagen seiner technischen Einrichtungen verursacht wurden oder
  - b) dem Verschulden der Person, von welcher der Beförderer das Schiff gemietet hat, oder der Personen anzulasten sind, für die der Vermieter nach Artikel 2 gehaftet hätte, wenn er selbst der Beförderer gewesen wäre.

#### Artikel 9

1. Hat ein Reisender bei seiner Ausschiffung keine Beanstandung hinsichtlich seines Gepäcks gemacht, so wird bis zum Beweis des Gegenteils vermutet, dass er das Gepäck vollständig und in gutem Zustand abgeholt hat. Jede Beanstandung muss dem Beförderer mündlich oder schriftlich innerhalb von sieben aufeinanderfolgenden Tagen nach der Ausschiffung des Reisenden mitgeteilt werden.

2. Der Reisende ist von den ihm nach Absatz 1 obliegenden Pflichten befreit, wenn der Verlust oder der Zustand des Gepäcks mit dem Beförderer gemeinsam festgestellt worden ist.

#### Artikel 10

1. Ist das Gepäck verschwunden und verlangt der Reisende vom Beförderer die Aushändigung des Gepäcks, so ist es als verloren anzusehen, wenn es nicht innerhalb von vierzehn Tagen nach diesem Begehren ausgehändigt wird.

2. Wird ein als verloren angesehenes Gepäckstück innerhalb eines Jahres nach dem Zeitpunkt, in dem der Reisende die Aushändigung verlangt hat, wieder aufgefunden, so

hat der Beförderer alle angemessenen Schritte zur Benachrichtigung des Reisenden zu unternehmen. Innerhalb von dreissig Tagen nach Erhalt der Mitteilung kann sich der Reisende das Gepäckstück entweder am Abgangsort oder an dem Ort, an dem das Gepäckstück hätte ausgehändigt werden sollen, aushändigen lassen. In diesem Fall hat er die gegebenenfalls für den Verlust erhaltene Entschädigung zurückzuzahlen, jedoch vorbehaltlich etwaiger Schadenersatzansprüche wegen Beschädigung nach diesem Übereinkommen oder etwaiger Schadenersatzansprüche wegen Verspätung nach dem anzuwendenden innerstaatlichen Recht.

#### Artikel 11

1. Hat der Beförderer auf Grund dieses Übereinkommens für gänzlichen oder teilweisen Verlust von Gepäck oder für dessen Beschädigung Schadenersatz zu leisten, so kann Ersatz in Höhe des Schadens bis zum Höchstbetrag von 5 000 Franken je Reisenden verlangt werden; ausserdem kann Ersatz für Verlust oder Beschädigung eines beförderten Fahrzeugs bis zum Höchstbetrag von 15 000 Franken je Fahrzeug verlangt werden.
2. Die in Absatz 1 angeführten Beträge umfassen weder die Verfahrenskosten oder andere von den Parteien zur Geltendmachung ihrer Ansprüche aufgewendeten Kosten, zu deren Zahlung oder Erstattung der Beförderer verpflichtet sein kann, noch die Zinsen, die entsprechend dem vom angerufenen Gericht für anwendbar erachteten Recht berechnet werden.
3. Die Parteien des Beförderungsvertrags können höhere Haftungsgrenzen vereinbaren.

### Abschnitt 3 - Gemeinsame Bestimmungen

#### Artikel 12

1. In dem Ausmass, in dem der Schaden durch ein Verschulden oder durch ein Verhalten des Reisenden verursacht worden ist, das nicht dem normalen Verhalten von Reisenden entspricht, ist der Beförderer von seiner Haftung, wie sie sich aus diesem Übereinkommen ergibt, ganz oder zum Teil befreit.
2. Haftet der Beförderer für den Schaden, hat jedoch ein Dritter durch seine Handlungen oder Unterlassungen zu dem Schaden beigetragen, so haftet der Beförderer vorbehaltlich des Rückgriffsrechts, das er gegen den Dritten ausüben kann, für den gesamten Schaden.

3. Der Beförderer ist von der ihm nach diesem Übereinkommen obliegenden Haftung befreit, wenn der Schaden durch ein nukleares Ereignis verursacht wurde und wenn nach den in einem Vertragsstaat geltenden besonderen Vorschriften über die Haftung auf dem Gebiet der Kernenergie der Inhaber einer Atomanlage oder eine an seine Stelle tretende Person für diesen Schaden haftet.

#### Artikel 13

1. In allen diesem Übereinkommen unterliegenden Fällen kann ein Schadenersatzanspruch, auf welchem Rechtsgrund er auch beruht, gegen den Beförderer oder gegen die Personen, für die er nach Artikel 2 haftet, nur unter den Voraussetzungen und mit den Begrenzungen dieses Übereinkommens geltend gemacht werden.
2. Der Beförderer kann sich auf die Bestimmungen dieses Übereinkommens, die seine Haftung ganz oder zum Teil ausschliessen oder den Schadenersatz begrenzen, nicht berufen, wenn der Schaden von dem Beförderer oder den Personen, für die er nach Artikel 2 haftet, vorsätzlich oder durch grobe Fahrlässigkeit verursacht worden ist. Das gleiche gilt für eine Person, für die der Beförderer nach Artikel 2 haftet, wenn gegen diese Person Ersatzansprüche geltend gemacht werden und der Schaden von ihr vorsätzlich oder durch grobe Fahrlässigkeit verursacht worden ist.
3. Vorbehaltlich des Absatzes 2 darf der Gesamtbetrag des vom Beförderer und von den Personen, für die er nach Artikel 2 haftet, zu leistenden Schadenersatzes die in den vorhergehenden Abschnitten dieses Kapitels vorgesehenen Beträge nicht übersteigen.

#### Artikel 14

1. Als Franken im Sinn dieses Übereinkommens gilt der Goldfranken im Gewicht von 10/31 Gramm und 0,900 Feingehalt.
2. Die Umrechnung der Goldfranken-Beträge in die Landeswährung des Staates des angerufenen Gerichts erfolgt zum amtlichen Wert der betreffenden Währung im Verhältnis zu der in Absatz 1 bestimmten Einheit oder, falls es einen solchen amtlichen Wert nicht gibt, zu dem Wert, den die zuständige Stelle des betreffenden Staates festsetzt.

#### KAPITEL V

##### KLAGEN

#### Artikel 15

1. Wegen aller Streitigkeiten aus einer diesem Übereinkommen unterliegenden

Beförderung kann der Kläger, ausser durch Vereinbarung der Parteien bestimmte Gerichte von Vertragsstaaten, nach seiner Wahl die Gerichte des Staates anrufen, in dessen Hoheitsgebiet der Ort liegt,

- a) an dem der Beklagte seine Hauptniederlassung, seinen gewöhnlichen Aufenthalt oder die Niederlassung hat, durch deren Vermittlung der Beförderungsvertrag geschlossen worden ist, oder
- b) an dem der Schaden entstanden ist oder
- c) an dem die Beförderung beginnen oder enden sollte;

andere Gerichte können nicht angerufen werden.

2. Ist ein Verfahren bei einem nach Absatz 1 zuständigen Gericht wegen einer Streitigkeit im Sinn des genannten Absatzes anhängig oder ist durch ein solches Gericht in einer solchen Streitsache ein Urteil erlassen worden, so kann eine neue Klage wegen derselben Sache zwischen denselben Parteien nicht erhoben werden, es sei denn, dass die Entscheidung des Gerichts, bei dem die erste Klage erhoben worden ist, in dem Staat nicht vollstreckt werden kann, in dem die neue Klage erhoben wird.

3. Ist in einer Streitsache im Sinn des Absatzes 1 ein von einem nach dem genannten Absatz zuständigen Gericht eines Vertragsstaats gefälltes Urteil in diesem Staat vollstreckbar geworden, so wird es auch in allen anderen Vertragsstaaten vollstreckbar, sobald die in dem jeweils in Betracht kommenden Staat hierfür vorgeschriebenen Formerfordernisse erfüllt sind. Eine sachliche Nachprüfung ist ausgeschlossen.

4. Absatz 3 gilt für Urteile im kontradiktorischen Verfahren, für Versäumnisurteile und für gerichtliche Vergleiche, jedoch nicht für nur vorläufig vollstreckbare Urteile sowie nicht für Verurteilungen, durch die dem Kläger bei vollständiger oder teilweiser Abweisung oder Zurückweisung der Klage neben den Verfahrenskosten Schadenersatz auferlegt wird.

5. Angehörige der Vertragsstaaten, die ihren Wohnsitz oder eine Niederlassung in einem dieser Staaten haben, sind nicht verpflichtet, Sicherheit für die Kosten eines gerichtlichen Verfahrens zu leisten, das wegen einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung eingeleitet wird.



## Artikel 16

1. Artikel 15 Absatz 1 berührt nicht die gerichtliche Zuständigkeit nach der am 17. Oktober 1868 in Mannheim unterzeichneten Revidierten Rheinschifffahrtsakte in der Fassung vom 20. November 1963.

2. Folgende Entscheidungen werden den Urteilen nach Artikel 15 Absatz 3 dieses Übereinkommens gleichgestellt:

- a) Urteile, die ein Gericht eines Vertragsstaats erlassen hat, das nach der Revidierten Rheinschifffahrtsakte zuständig ist;
- b) Entscheidungen der Berufungskammer der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt, die auf Berufung gegen das Urteil eines nach der Revidierten Rheinschifffahrtsakte zuständigen Gerichts eines Vertragsstaats ergangen sind.

## Artikel 17

1. Ansprüche wegen Tötung, Körperverletzung oder jeder anderen Beeinträchtigung der körperlichen oder geistigen Gesundheit eines Reisenden verjähren in drei Jahren.

Die Verjährung beginnt mit dem Tag, an dem die Person, die den Schaden erlitten hat, davon Kenntnis erlangt hat. Die Verjährungsfrist darf jedoch fünf Jahre vom Unfall an nicht überschreiten.

2. Ansprüche aus einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung, die nicht unter Absatz 1 fallen, verjähren stets in einem Jahr.

Die Verjährung beginnt mit dem Tag, an dem das Schiff am Bestimmungsort des Reisenden angekommen ist, oder, wenn es nicht angekommen ist, mit dem Tag, an dem es hätte ankommen sollen.

3. Die Verjährung wird durch eine schriftliche Beanstandung bis zu dem Tag gehemmt, an dem der Beförderer die Beanstandung schriftlich zurückweist und die ihm zur Begründung übermittelten Belege zurücksendet. Wird die Beanstandung teilweise anerkannt, so läuft die Verjährung nur für den noch streitigen Teil der Beanstandung weiter. Der Beweis für den Empfang der Beanstandung oder der Antwort sowie für die Rückgabe der Belege obliegt demjenigen, der sich darauf beruft. Spätere Beanstandungen, die denselben Anspruch zum Gegenstand haben, hemmen die Verjährung nicht, es sei denn, der Beförderer hätte sich zu ihrer Prüfung bereit gefunden.

4. Vorbehaltlich des Absatzes 3 gilt für die Hemmung der Verjährung das Recht des angerufenen Gerichts unter Ausschluss der Regeln des internationalen Privatrechts. Dieses Recht gilt auch für die Unterbrechung der Verjährung.

#### KAPITEL VI

##### NICHTIGKEIT VON DEM ÜBEREINKOMMEN WIDER- SPRECHENDEN VEREINBARUNGEN

#### Artikel 18

1. Jede Vereinbarung, die unmittelbar oder mittelbar von diesem Übereinkommen abweicht, ist nichtig und ohne Rechtswirkung. Die Nichtigkeit einer solchen Vereinbarung hat nicht die Nichtigkeit der übrigen Vertragsbestimmungen zur Folge.
2. Nichtig ist insbesondere jede Abmachung, durch die sich der Beförderer die Ansprüche aus einer zugunsten des Reisenden geschlossenen Versicherung abtreten lässt, und jede andere ähnliche Abmachung sowie jede Abmachung, durch welche die Beweislast verschoben wird.
3. Nichtig ist auch jede die Zuständigkeit eines Schiedsgerichts begründende Vereinbarung, die vor dem Ereignis, das den Schaden verursacht hat, getroffen wird.

#### KAPITEL VII

##### SCHLUSSBESTIMMUNGEN

#### Artikel 19

1. Dieses Übereinkommen liegt für die Mitgliedstaaten der Wirtschaftskommission für Europa sowie für die nach Absatz 8 der Satzung der Kommission in beratender Eigenschaft in die Kommission aufgenommenen Staaten zur Unterzeichnung oder zum Beitritt auf.
2. Staaten, die nach Absatz 11 der Satzung der Wirtschaftskommission für Europa berechtigt sind, an bestimmten Arbeiten der Kommission teilzunehmen, können Vertragsparteien dieses Übereinkommens werden, indem sie ihm nach seinem Inkrafttreten beitreten.
3. Dieses Übereinkommen liegt bis zum 30. April 1977 zur Unterzeichnung auf. Nach diesem Tag liegt es zum Beitritt auf.
4. Dieses Übereinkommen bedarf der Ratifikation durch die Unterzeichnerstaaten.
5. Die Ratifikations- oder Beitrittsurkunden werden beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt.

#### Artikel 20

1. Dieses Übereinkommen tritt am neunzigsten Tag nach Hinterlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunden durch drei der in Artikel 19 Absatz 1 bezeichneten Staaten in Kraft.
2. Dieses Übereinkommen tritt für jeden Staat, der es nach Hinterlegung der Ratifikations- oder Beitrittsurkunden durch drei Staaten ratifiziert oder ihm beiträgt, am neunzigsten Tag nach Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde in Kraft.

#### Artikel 21

1. Jede Vertragspartei kann dieses Übereinkommen durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete Notifikation kündigen.
2. Die Kündigung wird zwölf Monate nach Eingang der Notifikation beim Generalsekretär wirksam.

#### Artikel 22

Sinkt durch Kündigungen die Anzahl der Vertragsparteien nach Inkrafttreten dieses Übereinkommens auf weniger als drei, so tritt das Übereinkommen mit dem Tag ausser Kraft, an dem die letzte dieser Kündigungen wirksam wird.

#### Artikel 23

1. Jeder Staat kann bei der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete Notifikation erklären, dass er dieses Übereinkommen auf Beförderungsverträge, bei denen der im Vertrag vorgesehene Einschiffungsort oder Ausschiffungsort oder beide Orte in bestimmten Teilen seines Hoheitsgebiets liegen, nicht anwendet.
2. Die Erklärung nach Absatz 1 kann zu jedem späteren Zeitpunkt abgegeben, zurückgezogen oder geändert werden; in einem solchen Fall wird die Erklärung, die Zurückziehung oder die Änderung am neunzigsten Tag nach Eingang der Notifikation beim Generalsekretär der Vereinten Nationen wirksam.

#### Artikel 24

Jede Streitigkeit zwischen zwei oder mehr Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, welche die Parteien nicht durch Verhandlungen oder auf anderem Weg beilegen können, kann auf Antrag einer der beteiligten Vertrags-

parteien dem Internationalen Gerichtshof zur Entscheidung unterbreitet werden.

#### Artikel 25

1. Jede Vertragspartei kann bei der Unterzeichnung oder der Ratifikation dieses Übereinkommens oder beim Beitritt zu diesem durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete Notifikation erklären, dass sie sich durch Artikel 24 nicht als gebunden betrachtet. Die anderen Vertragsparteien sind gegenüber einer Vertragspartei, die einen solchen Vorbehalt gemacht hat, durch Artikel 24 nicht gebunden.

2. Eine Erklärung nach Absatz 1 kann jederzeit durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete Notifikation zurückgezogen werden.

#### Artikel 26

Andere als die in den Artikeln 23 und 25 vorgesehenen Vorbehalte sind nicht zulässig.

#### Artikel 27

1. Nachdem dieses Übereinkommen drei Jahre lang in Kraft gewesen ist, kann jede Vertragspartei durch eine an den Generalsekretär der Vereinten Nationen gerichtete Notifikation die Einberufung einer Konferenz zur Änderung oder Revision des Übereinkommens beantragen. Der Generalsekretär notifiziert diesen Antrag allen Vertragsparteien und beruft eine solche Konferenz ein, wenn binnen vier Monaten nach der von ihm vorgenommenen Notifikation mindestens ein Drittel der Vertragsparteien ihm ihre Zustimmung zu dem Antrag mitteilt.

2. Wird eine Konferenz nach Absatz 1 einberufen, so teilt der Generalsekretär dies allen Vertragsparteien mit und fordert sie auf, binnen drei Monaten die Vorschläge einzureichen, die sie durch die Konferenz prüfen lassen wollen. Der Generalsekretär übermittelt allen Vertragsparteien mindestens drei Monate vor Eröffnung der Konferenz deren vorläufige Tagesordnung sowie den Wortlaut der Vorschläge.

3. Der Generalsekretär lädt zu jeder nach diesem Artikel einberufenen Konferenz alle in Artikel 19 Absatz 1 bezeichneten Staaten sowie die Staaten ein, die auf Grund des Artikels 19 Absatz 2 Vertragsparteien geworden sind.

### Artikel 28

Ausser den in Artikel 27 vorgesehenen Notifikationen notifiziert der Generalsekretär der Vereinten Nationen den in Artikel 19 Absatz 1 bezeichneten Staaten sowie den Staaten, die auf Grund des Artikels 19 Absatz 2 Vertragsparteien geworden sind,

- a) die Ratifikationen und Beitritte nach Artikel 19;
- b) die Zeitpunkte, zu denen dieses Übereinkommen nach Artikel 20 in Kraft tritt;
- c) die Kündigungen nach Artikel 21;
- d) das Ausserkrafttreten dieses Übereinkommens nach Artikel 22;
- e) den Eingang von Notifikationen nach Artikel 23;
- f) den Eingang von Notifikationen nach Artikel 25.

### Artikel 29

Dieses Übereinkommen wird in englischer, französischer und russischer Sprache in einer Urschrift ausgefertigt. Dieser Ausfertigung wird der Wortlaut in deutscher Sprache angeschlossen. Jeder Staat kann bei der Unterzeichnung des Übereinkommens oder bei der Hinterlegung seiner Ratifikations- oder Beitrittsurkunde erklären, dass er den englischen, französischen, russischen oder deutschen Wortlaut annimmt; in diesem Fall ist auch dieser Wortlaut im Verhältnis zwischen den Vertragsparteien verbindlich, die von dem gleichen Recht Gebrauch gemacht und denselben Wortlaut angenommen haben. In allen anderen Fällen ist der englische, französische und russische Wortlaut verbindlich.

### Artikel 30

Nach dem 30. April 1977 werden die Urschrift dieses Übereinkommens und der ihm angeschlossene Wortlaut in deutscher Sprache beim Generalsekretär der Vereinten Nationen hinterlegt; dieser übermittelt jedem der in Artikel 19 Absatz 1 und 2 bezeichneten Staaten beglaubigte Abschriften dieser Urschrift und des Wortlauts in deutscher Sprache.

ZU URKUND DESSEN haben die hierzu gehörig befugten Unterzeichneten dieses  
Übereinkommen unterschrieben.

GESCHEHEN zu Genf am ersten Mai eintausendneunhundertsechundsiebzig in  
einer Urschrift in englischer, französischer und russischer Sprache, wobei jeder  
Wortlaut gleichermassen verbindlich ist.