Kamer van Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1986-1987

9 APRIL 1987

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

tot ondertekening en bekrachtiging van het Verdrag betreffende het vervoer over zee van passagiers en hun bagage, ondertekend te Athene op 13 december 1974, en van het Verdrag betreffende de beperkte aansprakelijkheid inzake maritieme vorderingen, ondertekend te Londen op 19 november 1976

(Ingediend door de heer Van Elewyck)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Na de ramp voor Zeebrugge met de « Herald of Free Enterprise » bleek dat ons land tot dusver heeft nagelaten het Verdrag van Athene van 1974 van de Internationale Maritieme Organisatie betreffende het vervoer over zee van passagiers en hun bagage te ondertekenen en te bekrachtigen. Ook het Verdrag van Londen van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen werd in ons land nog niet ondertekend noch bekrachtigd.

Voor slachtoffers of hun nabestaanden van onder meer rampen op zee kan deze nalatigheid zeer ernstige gevolgen hebben. De slachtoffers van de « Herald of Free Enterprise » zullen hun vorderingen vermoedelijk inleiden bij Britse rechtbanken. Inderdaad, dat is de normale rechtbank voor de meeste slachtoffers; het zijn ook de rechtbanken van de vlaggestaat van het schip waarmede de ramp zich heeft voorgedaan.

Het enige aanknopingspunt van deze ramp met België is de plaats waar het ongeval zich heeft voorgedaan. Wij moeten wel beseffen dat voor de slachtoffers of hun nabestaanden het Britse rechtssysteem veel gunstiger is dan ons Belgisch recht. In het maritieme recht mag een eigenaar van een zeeschip zijn aansprakelijkheid voor ontstane schade, met inbegrip van lichamelijke letsels en dood van passagiers, beperken tot een welbepaald bedrag. Deze bedragen worden door internationale verdragen zoveel mogelijk overal ter wereld gelijkgesteld. In België geldt thans het Verdrag van Brussel van 10 oktober 1957. Wanneer het voorval zowel personenschade als goederenschade heeft veroorzaakt (wat hier het geval is), voorziet

Chambre des Représentants

SESSION 1986-1987

9 AVRIL 1987

PROPOSITION DE RESOLUTION

demandant que soient signées et ratifiées la Convention relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, signée à Athènes le 13 décembre 1974, et la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, signée à Londres le 19 novembre 1976

(Déposée par M. Van Elewyck)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Après le naufrage du « Herald of Free Enterprise » au large de Zeebrugge, il est apparu que notre pays n'a toujours ni signé ni ratifié la Convention de l'Organisation Internationale maritime relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Athènes en 1974, et la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres en 1976.

Cette négligence peut avoir de graves conséquences pour les victimes de naufrages ou leurs proches. En l'occurrence, les naufragés du « Herald of Free Enterprise » s'adresseront vraisemblablement aux tribunaux britanniques, puisqu'ils sont pour la plupart anglais et que le navire battait en outre pavillon britannique.

Cette catastrophe ne concerne donc la Belgique que dans la mesure où elle s'est produite dans nos eaux territoriales, mais elle n'en est pas moins l'occasion de nous souvenir que le droit britannique est indéniablement beaucoup plus favorable aux victimes de naufrages et à leurs proches que le nôtre. En droit maritime, le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité pour les dommages causés, y compris les lésions corporelles ou la mort de passagers, à un montant déterminé. Ce montant est uniformisé autant que possible, au niveau mondial, par des conventions internationales. En Belgique, c'est la Convention de Bruxelles du 10 octobre 1957 qui est d'application. Lorsqu'un accident a provoqué des dommages corporels et des dégâts

het verdrag van 1957 in een totaal bedrag van 206,67 Speciale Trekkingsrechten (S. T. R.) per eenheid tonnemaat van het schip.

In het huidige geval, met een in aanmerking te nemen tonnemaat van ongeveer 5 000 ton, betekent dit een bedrag van circa 50 miljoen F ten voordele van de slachtoffers. Dit fonds is echter niet uitsluitend bestemd voor de passagiers, doch dekt eveneens de vorderingen voortvloeiende uit goederenschade. Uiteindelijk zou van dit fonds van 50 miljoen F slechts een kleine 34 miljoen F overblijven voor de vorderingen wegens personenschade van de slachtoffers. Het is duidelijk dat onder dit Belgisch recht, de slachtoffers elk slechts een deel van hun schade zouden vergoed krijgen, naar rato van hun vorderingen.

Het verdrag van Londen van 1976 is veel gunstiger voor de slachtoffers. Dat verdrag heeft in Groot-Brittannië sedert 1 december 1986 kracht van wet. Het Verdrag van Londen van 1976 stelt de beperkte aansprakelijkheid ten aanzien van schuldvorderingen uit eenzelfde gebeuren voor dood of lichamelijk letsel van passagiers van een schip vast op een bedrag van 46 666 speciale trekkingsrechten, te vermenigvuldigen met het maximaal toegelaten aantal passagiers dat het schip mag vervoeren overeenkomstig haar certificaat, zonder nochtans een bedrag van 25 miljoen S. T. R. te overschrijden. Concreet betekent dit dat, krachtens dit verdrag dat in Groot-Brittannië geldig is, de slachtoffers van de « Herald of Free Enterprise » aldaar een bedrag van 2,7 miljard F ter beschikking gesteld wordt, rekening houdend met een laadcapaciteit van 1 200 passagiers. Dit bedrag wordt echter zoals gesteld automatisch herleid tot 26 miljoen S. T. R. of 1,2 miljard F. Dat is vijfendertig maal meer dan de 34 miljoen F die de Belgische wet verschaft.

Bovendien is een afzonderlijk bedrag voorzien van ongeveer 108 miljoen F (voor een schip van ongeveer 5 000 ton) voor andere schuldvorderingen dan die van passagiers (de vordering van de eigenaars van vrachtwagens en hun lading). Groot-Brittannië heeft trouwens reeds in 1979 ook het Verdrag van Athene van 1974 « betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage » bekrachtigd.

Dit verdrag geldt volgens de Britse wet o.a. voor elk contract met betrekking tot het internationaal vervoer van passagiers wanneer een haven in Groot-Brittannië de vertrek- of de aankomsthaven is. Dit was duidelijk het geval met de « Herald of Free Enterprise ». Krachtens dit verdrag hebben de slachtoffers eveneens recht op een totaal fonds van 1,2 miljard F zoals bevestigd in het Verdrag van Londen van 1976. Bovendien hebben zij recht op een bedrag van 40 000 F voor handbagage en ongeveer 160 000 F voor hun personenwagen aan boord. Voor alle andere reisbagage geldt een totaal bedrag van 58 000 F per passagier.

Om schadevergoeding volgens het verdrag van Athene van 1974 te kunnen bekomen, moeten de slachtoffers de nalatigheid van de vervoerder bewijzen.

De Uitvoerende Macht heeft tot nog toe nagelaten deze beide verdragen te ondertekenen. Ze werden dus evenmin bekrachtigd. België heeft wèl medegewerkt aan het tot stand komen van beide verdragen.

Het doel van dit voorstel van resolutie is dit dubbelverzuim te herstellen. De tekst van beide verdragen is in bijlage afgedrukt.

J. VAN ELEWYCK

matériels (comme dans le cas du naufrage de Zeebrugge), cette convention prévoit le paiement d'un montant total de 206,67 droits de tirage spéciaux (D. T. S.) par tonneau de jauge du navire.

Dans le cas du « Herald Free Enterprise », qui jauge environ 5 000 tonneaux, le montant à verser aux victimes serait de quelque 50 millions de F. Toutefois, ce montant ne serait pas destiné exclusivement aux passagers; il servirait également à couvrir les créances découlant de dommages matériels, de sorte qu'il resterait à peine 34 millions de F pour honorer les créances nées de dommages corporels aux passagers. Il est donc évident qu'en vertu du régime applicable en Belgique, les victimes ne pourraient être indemnisées que partiellement, au prorata de leurs créances.

La Convention de Londres de 1976, qui a force de loi en Grande-Bretagne depuis le 1er décembre 1986, est beaucoup plus avantageuse pour les victimes. Elle prévoit en effet que dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles de passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité est fixée à un montant de 46 666 D. T. S., multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat, mais ne peut dépasser 25 millions de D. T. S. Concrètement, cela signifie qu'en vertu de cette convention applicable en Grande-Bretagne, un montant de 2,7 milliards de F devrait en principe être libéré pour l'indemnisation des victimes du « Herald of Free Enterprise », étant donné que le navire pouvait emporter 1 200 passagers. En réalité, ce montant sera toutefois ramené automatiquement, comme indiqué ci-dessus, à 26 millions de D. T. S., soit 1,2 milliard de F, ce qui correspond à trente-cinq fois l'indemnité totale qui serait versée aux termes de la loi belge (34 millions de F).

En outre, s'agissant d'un navire jaugeant environ 5 000 tonneaux, un montant distinct de quelque 108 millions de F est prévu pour honorer les créances autres que celles des passagers (créances des propriétaires des camions et de leur chargement). La Grande-Bretagne a d'ailleurs également ratifié, dès 1979, la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

La loi britannique rend cette convention applicable notamment à tout contrat relatif au transport international de passagers lorsque le port de départ ou d'arrivée est un port britannique, condition qui était incontestablement remplie dans le cas du « Herald of Free Enterprise ». Aux termes de cette convention, les victimes ont également droit à un montant total de 1,2 milliard de F, comme le confirme la Convention de Londres de 1976, ainsi qu'à une somme de 40 000 F pour leurs bagages à main et à une somme de 160 000 F environ si leur voiture se trouvait à bord du navire. Un montant de 58 000 F par passager est enfin versé pour tous les autres bagages.

Afin de pouvoir être indemnisées conformément à la Convention d'Athènes de 1974, les victimes doivent prouver qu'il y a eu négligence dans le chef du transporteur.

Bien que la Belgique ait participé à l'élaboration des deux conventions citées ci-avant, le pouvoir exécutif a jusqu'à présent omis de les signer, de sorte qu'elles n'ont pas non plus été ratifiées.

La présente proposition de résolution, dont les annexes reproduisent le texte des deux conventions, a pour but de réparer cette double omission.

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

De Kamer,

gelet op het gestelde in de toelichting,

— nodigt de Koning uit, het Verdrag betreffende het vervoer over zee van passagiers in hun bagage, gedaan te Athene op 13 december 1974, te ondertekenen en ter bekrachtiging aan het parlement voor te leggen.
— nodigt de Koning uit, het Verdrag betreffende de beperkte aansprakelijkheid inzake maritieme vorderingen gedaan te Londen op 19 december 1976, te ondertekenen en ter bekrachtiging aan het parlement voor te leggen.

19 maart 1987.

J. VAN ELEWYCK

PROPOSITION DE RESOLUTION

La Chambre,

vu les considérations exposées dans les développements,

— invite le Roi à signer et à soumettre au Parlement pour ratification la Convention relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Athènes le 13 décembre 1974;
— invite le Roi à signer et à soumettre au Parlement pour ratification la Convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, faite à Londres le 19 novembre 1976.

19 mars 1987.

BIJLAGE I

(Vertaling)

Verdrag van Athene van 1974 betreffende het vervoer over zee van passagiers en hun bagage

De Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag,

HET NUT ERKENNENDE om in gemeen overleg bepaalde regels inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee vast te leggen.

HEBBEN BESLOTEN te dien einde een Verdrag te sluiten en zijn bijgevolg overeengekomen als volgt:

Art. 1

Begripsomschrijvingen

In dit Verdrag worden de volgende uitdrukkingen in de hieronder omschreven betekenis gebruikt:

1. a) « vervoerder » betekent een persoon door wie of voor rekening van wie een vervoersovereenkomst werd gesloten, ongeacht het feit of het vervoer inderdaad door hem dan wel door een in de plaats gestelde vervoerder wordt verricht;

b) « in de plaats gestelde vervoerder » betekent een andere persoon dan de vervoerder, of het nu de eigenaar, de bevrachter of de exploitant van het schip betreft, die geheel of gedeeltelijk het vervoer feitelijk verricht;

2. « vervoersovereenkomst » betekent een door een vervoerder of voor zijn rekening gesloten overeenkomst, voor het vervoer over zee van een passagier of, in voorkomende gevallen, van een passagier en zijn bagage;

3. « schip » betekent uitsluitend een zeegaand vaartuig met uitzondering van elk luchtkussenvaartuig;

4. « passagier » betekent iedere persoon vervoerd op een schip:

a) krachtens een vervoersovereenkomst, of

b) die met de toestemming van de vervoerder een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een niet onder dit verdrag vallende overeenkomst voor goederenvervoer is gesloten;

5. « bagage » betekent elk voorwerp of voertuig door de vervoerder vervoerd krachtens een vervoersovereenkomst met uitzondering van:

a) goederen of voertuigen vervoerd krachtens een charter-partij, een cognossement of een overeenkomst welke hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreft, en

b) levende dieren;

6. « hutbagage » is de bagage die zich in de hut van de passagier bevindt of die in zijn bezit is of die hij nog onder zijn hoede of toezicht heeft. Behalve voor de toepassing van paragraaf 8 van dit artikel en van artikel 8 omvat de hutbagage de bagage die de passagier in of op zijn voertuig heeft;

7. « verlies of beschadiging van bagage » omvat eveneens het materiële nadeel voortvloeiende uit het feit dat de bagage niet binnen een redelijke periode te rekenen vanaf de aankomst van het schip waarop de bagage is vervoerd of had moeten worden vervoerd, aan de passagier werd afgeleverd, maar omvat niet de vertraging voortvloeiende uit arbeidsconflicten;

8. « vervoer » heeft betrekking op de volgende periodes:

a) wat de passagier en zijn hutbagage betreft, de periode gedurende welke de passagier en/of zijn hutbagage zich aan boord van het schip bevinden, gedurende het in- en ontschepen en de periode tijdens welke de passagier en zijn hutbagage te water worden vervoerd van de kade naar het schip of omgekeerd indien de prijs van dit vervoer begrepen is in die van het biljet of indien het vaartuig dat voor dat bijkomend vervoer wordt gebruikt, door de vervoerder ter beschikking van de passagier werd gesteld. Het vervoer omvat wat de passagier betreft echter niet de periode tijdens welke deze zich in een havenstation of op een kade of andere haveninrichting bevindt;

b) wat de hutbagage betreft, eveneens de periode tijdens welke de passagier zich in een havenstation of op een kade of andere haveninrichting bevindt als die bagage door de vervoerder of zijn ondergeschikte of lasthebber werd overgenomen en nog niet aan de passagier werd terugbezorgd;

ANNEXE I

Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

Les Etats parties à la présente Convention,

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

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

Art. 1

Définitions

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

1. a) « transporteur » désigne une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par lui ou par un transporteur substitué;

b) « transporteur substitué » désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affréteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport;

2. « contrat de transport » signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages;

3. « navire » signifie uniquement un bâtiment de mer à l'exclusion de tout véhicule sur coussin d'air;

4. « passager » signifie toute personne transportée sur un navire:

a) en vertu d'un contrat de transport, ou

b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises non régi par la présente Convention;

5. « bagages » signifie tout objet ou véhicule transporté par le transporteur en vertu d'un contrat de transport, à l'exception:

a) des biens ou des véhicules transportés en vertu d'un contrat d'affrètement, d'un connaissement ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises, et

b) des animaux vivants;

6. « bagages de cabine » signifie les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle. Sauf pour l'application du paragraphe 8 du présent article et de l'article 8, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci;

7. « perte ou dommages survenus aux bagages » concerne également le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été transportés ou auraient dû l'être, mais ne comprend pas les retards provenant de conflits du travail;

8. « transport » concerne les périodes suivantes:

a) en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire;

b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager;

c) wat ander reisgoed dan hutbagage betreft, de periode begrepen tussen het tijdstip waarop de vervoerder, zijn ondergeschikte of lasthebber de bagage te land of aan boord heeft overgenomen en het tijdstip waarop het door de vervoerder, diens ondergeschikte of lasthebber werd terugegeven;

9. « internationaal vervoer » is elk vervoer waarvan volgens de vervoersovereenkomst de plaats van vertrek en die van bestemming in twee verschillende Staten liggen of in één enkele Staat als er volgens de vervoersovereenkomst of de voorziene reisweg een tussenliggende aanleghaven in een andere Staat is.

10. « Organisatie » betekent de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie.

Art. 2

Toepassingsgebied

1. Dit Verdrag is op elk internationaal vervoer van toepassing indien:

a) het schip de vlag voert van een verdragsluitende Staat of indien het in een dergelijke Staat is geregistreerd, of

b) de vervoersovereenkomst in een verdragsluitende Staat werd opgemaakt, of,

c) volgens de vervoersovereenkomst de vertrek- of bestemmingsplaats gelegen is in een verdragsluitende Staat.

2. Niettegenstaande de bepalingen van paragraaf 1 van dit artikel is dit Verdrag niet van toepassing als het vervoer onderworpen is aan een stelsel van burgerlijke aansprakelijkheid waarin is voorzien door de bepalingen van elk ander internationaal verdrag betreffende het vervoer van reizigers of bagage met een ander vervoermiddel, voor zover die bepalingen op het zeevervoer moeten worden toegepast.

Art. 3

Aansprakelijkheid van de vervoerder

1. De vervoerder is aansprakelijk voor het nadeel dat voortvloeit uit de dood of het letsel en uit verlies of beschadiging van de bagage als het feit dat het nadeel heeft veroorzaakt, zich heeft voorgedaan tijdens het vervoer en de vervoerder of zijn ondergeschikten of lasthebbers in het uitoefenen van hun functies daaraan schuld hebben.

2. Het bewijs dat het feit dat het nadeel heeft veroorzaakt, zich heeft voorgedaan tijdens de reis, en het bewijs van de omvang van het nadeel vallen ten laste van de eiser.

3. Er is een vermoeden van schuld of nalatigheid in hoofde van de vervoerder of zijn ondergeschikten of lasthebbers bij uitoefening van hun functies, tenzij het tegendeel wordt bewezen, als de dood of de letsels van de passagier of het verlies of de beschadiging van hutbagage rechtstreeks of onrechtstreeks voortvloeien uit een schipbreuk, aanvaring, stranding, ontploffing of brand of uit een gebrek van het schip. Met betrekking tot het verlies of de beschadiging van andere bagage is er een vermoeden van een dergelijke schuld, tenzij het tegendeel wordt bewezen, ongeacht de aard van het feit dat het verlies of de beschadiging heeft veroorzaakt. In alle andere gevallen zal de eiser het bestaan van de schuld moeten bewijzen.

Art. 4

In de plaats gestelde vervoerder

1. Indien het vervoer geheel of gedeeltelijk aan een in de plaats gestelde vervoerder wordt toevertrouwd, blijft de vervoerder niettemin aansprakelijk voor het volledige vervoer overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag. Bovendien zijn de in de plaats gestelde vervoerder en zijn ondergeschikten en lasthebbers onderworpen aan de bepalingen van dit Verdrag en zij kunnen zich erop beroepen voor het gedeelte van het vervoer dat door hem zelf is verricht.

2. De vervoerder is met betrekking tot het door de in de plaats gestelde vervoerder verrichte vervoer aansprakelijk voor de handelingen en het verzuim van laatstgenoemde en van diens ondergeschikten en lasthebbers in het uitoefenen van hun functies.

3. Elke bijzondere overeenkomst waarbij de vervoerder verplichtingen op zich neemt welke niet bij het Verdrag opgelegd zijn of aan rechten verzaakt welke dit Verdrag hem toekent, zal ten opzichte van de in de plaats gestelde vervoerder slechts gevolg hebben als deze laatste daar uitdrukkelijk en schriftelijk zijn instemming mee betuigd heeft.

4. Wanneer de vervoerder en de in de plaats gestelde vervoerder aansprakelijk zijn is er solidaire aansprakelijkheid in de mate waarin zij aansprakelijk zijn.

c) en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire;

9. « transport international » signifie tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux Etats différents ou dans un seul Etat si, selon le contrat de transport ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre Etat.

10. « Organisation » désigne l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

Art. 2

Champ d'application

1. La présente Convention s'applique à tout transport international lorsque:

a) le navire bat le pavillon d'un Etat partie à la présente Convention ou est immatriculé dans un tel Etat, ou

b) le contrat de transport a été conclu dans un Etat partie à la présente Convention, ou

c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un Etat partie à la présente Convention.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, la présente Convention ne s'applique pas lorsque le transport est soumis à un régime de responsabilité civile prévu par les dispositions de toute autre convention internationale sur le transport de passagers ou de bagages par un mode de transport différent, pour autant que ces dispositions doivent être appliquées au transport par mer.

Art. 3

Responsabilité du transporteur

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager et de la perte ou des dommages survenus aux bagages, si le fait générateur du préjudice subi a eu lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

2. La preuve de ce que le fait générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur.

3. La faute ou la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions est présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles du passager ou la perte ou les dommages survenus aux bagages de cabine résultent directement ou indirectement d'un naufrage, d'un abordage, d'un échouement, d'une explosion ou d'un incendie, ou d'un défaut du navire. En ce qui concerne la perte ou les dommages survenus aux autres bagages, la faute ou la négligence en question est présumée, sauf preuve contraire, quelle que soit la nature de l'événement générateur. Dans tous les autres cas, la preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.

Art. 4

Transporteur substitué

1. Si tout ou partie du transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, aux termes des dispositions de la présente Convention, pour l'ensemble du transport. En outre, le transporteur substitué, ainsi que ses préposés ou mandataires, est assujetti aux dispositions de la présente Convention et peut s'en prévaloir pour la partie du transport qu'il exécute lui-même.

2. Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, des actes et omissions du transporteur substitué ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

3. Tout accord spécial en vertu duquel le transporteur assume des obligations qui ne sont pas imposées par la présente Convention ou renonce à des droits conférés par la présente Convention a effet à l'égard du transporteur substitué si ce dernier en convient de façon expresse et par écrit.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire.

5. Geen enkele bepaling van dit artikel mag inbreuk maken op het recht op verhaal van de vervoerder en van de in de plaats gestelde vervoerder.

Art. 5

Waardevolle voorwerpen

De vervoerder is niet aansprakelijk voor verlies of beschadiging van geld, verhandelbare effecten, goud, zilverwerk, juwelen, bijouterieën, kunstvoorwerpen of andere waardevolle zaken, tenzij die waardevolle voorwerpen bij hem werden gedeponeerd en hij het ermee eens was om die veilig te bewaren, in welk geval zijn aansprakelijkheid beperkt is tot het bedrag bepaald in artikel 8, paragraaf 3, tenzij een hogere aansprakelijkheidsgrens overeenkomstig artikel 10, paragraaf 1, in gemeen overleg werd vastgesteld.

Art. 6

Schuld van de passagier

Indien de vervoerder bewijst dat de dood of het letsel van de passagier, het verlies of de beschadiging van de bagage rechtstreeks of onrechtstreeks te wijten zijn aan de schuld van de passagier, kan het gerecht waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, overeenkomstig de bepalingen van zijn nationale wet de vervoerder geheel of gedeeltelijk van zijn aansprakelijkheid ontheffen.

Art. 7

Aansprakelijkheidsgrens in geval van letsel

1) De aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van dood of letsel van een passagier is in elk geval beperkt tot een bedrag van 700 000 F per vervoer. Indien de schadevergoeding volgens de wetgeving van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, kan worden vastgelegd in de vorm van een rente, kan het kapitaal van die rente die grens niet overschrijden.

2) Ongeacht de bepalingen van paragraaf 1 van dit artikel kan de nationale wetgeving van elke Verdragsluitende Staat ten opzichte van vervoerders die staatsonderdaan zijn, een hogere aansprakelijkheidsgrens per hoofd vast leggen.

Art. 8

Aansprakelijkheidsgrens voor verlies of beschadiging van bagage

1) De aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van verlies of beschadiging van hutbagage is in elk geval beperkt tot een bedrag van 12 500 F per passagier en per vervoer.

2) De aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van verlies of beschadiging van voertuigen met inbegrip van alle bagage vervoerd in of op het voertuig is in elk geval beperkt tot 50 000 F per voertuig en per vervoer.

3) De aansprakelijkheid van de vervoerder in geval van verlies of beschadiging van andere bagage dan de in paragraaf 1 en 2 van dit artikel bedoelde is in elk geval beperkt tot 18 000 F per passagier en per vervoer.

4) De vervoerder en de passagier kunnen vrijstelling van aansprakelijkheid van de vervoerder bedingen voor een bedrag van hoogstens 1 750 F in geval van beschadiging van een voertuig en van hoogstens 200 F per passagier in geval van verlies of beschadiging van andere bagage. Deze som zal worden afgetrokken van het bedrag van het verlies of van de schade.

Art. 9

Munteenheid en omrekening

1) De in dit Verdrag vermelde frank wordt beschouwd als een eenheid, bestaande uit 65,5 milligram goud, van een gehalte van negenhonderd duizendsten fijn.

2) De in de artikelen 7 en 8 vermelde bedragen worden omgerekend in de nationale munt van de Staat waartoe het gerecht waarbij het geding is aanhangig gemaakt, behoort. De omrekening gebeurt op basis van de officiële pariteit van die munt in verhouding tot de in paragraaf 1 van dit artikel bepaalde eenheid. Voor die pariteit geldt de datum van de uitspraak dan wel de datum die door beide partijen in gemeen overleg

5. Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte au droit de recours du transporteur et du transporteur substitué.

Art. 5

Biens de valeur

Le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommages survenus à des espèces, des titres négociables, de l'or, de l'argenterie, de la joaillerie, des bijoux, des objets d'art ou d'autres biens de valeur, sauf si ces biens de valeur ont été déposés auprès du transporteur qui a convenu de les garder en sûreté, le transporteur étant dans ce cas responsable à concurrence de la limite fixée au paragraphe 3 de l'article 8,à moins qu'une limite plus élevée n'ait été fixée d'un commun accord conformément au paragraphe 1 de l'article 10.

Art. 6

Faute du passager

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

Art. 7

Limite de responsabilité en cas de lésions corporelles

1) La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager est limitée, dans tous les cas, à un montant de 700 000 F par transport. Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

2) Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, la législation nationale de tout Etat partie à la présente Convention peut fixer, pour les transporteurs qui sont ses ressortissants, une limite de responsabilité per capita plus élevée.

Art. 8

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

1) La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à un montant de 12 500 F par passager et par transport.

2) La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous les cas, à 50 000 F par véhicule et par transport.

3) La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, est limitée, dans tous les cas, à 18 000 F par passager et par transport.

Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur ne sera engagée que sous déduction d'une franchise qui ne dépassera pas 1 750 F en cas de dommages causés à un véhicule et 200 F par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme sera déduite du montant de la perte ou du dommage.

Art. 9

Unité monétaire et conversion

1) Le franc mentionné dans la présente Convention est considéré comme une unité constituée par 65,5 milligrammes d'or au titre de 900 millièmes de fin.

2) Les montants visés aux articles 7 et 8 sont convertis en la monnaie de l'Etat dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la parité officielle de cette monnaie par rapport à l'unité définie au paragraphe 1 du présent article, à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. En l'absence de parité officielle, l'autorité compétente de l'Etat intéressé détermine ce qu'elle considère comme la

is aanvaard. Bij ontstentenis van een officiële pariteit bepaalt de bevoegde overheid van de betrokken Staat wat ze voor de toepassing van dit Verdrag als officiële pariteit beschouwt.

Art. 10

Aanvullende bepalingen inzake aansprakelijkheidsgrenzen

1) De vervoerder en de passagiers kunnen uitdrukkelijk en schriftelijk hogere aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomen dan de bij de artikelen 7 en 8 bepaalde.

2) De interesten en gerechtskosten zijn niet begrepen in de onder de artikelen 7 en 8 bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen.

Art. 11

Vrijstellingen en grenzen die door de ondergeschikten van de vervoerder kunnen worden ingeroepen

Indien een rechtsvordering tegen een ondergeschikte of lasthebber van de vervoerder of van de in de plaats gestelde vervoerder wordt ingesteld wegens in dit Verdrag bedoelde beschadiging kan die ondergeschikte of lasthebber, indien hij bewijst dat hij in de uitoefening van zijn taak heeft gehandeld, de vrijstellingen en aansprakelijkheidsgrenzen inroepen welke door de vervoerder of de in de plaatsgestelde vervoerder krachtens dit Verdrag kunnen worden ingeroepen.

Art. 12

Samenloop van vorderingen ter zake van aansprakelijkheid

1) Als de in de artikelen 7 en 8 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen in werking treden, worden ze toegepast op de totale som van de schadevergoeding welke kan worden verkregen in het raam van alle vorderingen ter zake van aansprakelijkheid die worden ingesteld in geval van dood of letsel van een passagier of verlies of beschadiging van zijn bagage.

2) Voor het vervoer door een in de plaats gestelde vervoerder kan de totale som van de schadevergoeding die kan worden verkregen van de vervoerder en van de in de plaats gestelde vervoerder alsook van hun ondergeschikten en lasthebbers die handelen in de uitoefening van hun functies, niet hoger zijn dan de hoogste vergoeding die de vervoerder of de in de plaatsgestelde vervoerder krachtens dit Verdrag kan worden opgelegd, onder voorbehoud dat geen van de vermelde personen aansprakelijk kan worden gesteld voor een hoger bedrag dan de grens die voor hem van toepassing is.

3) In elk geval waarin een aangestelde of een lasthebber van de vervoerder of van de in de plaats gestelde vervoerder krachtens artikel 11 van dit verdrag zich kan beroepen op de in de artikelen 7 en 8 bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen, kan de totale som van de schadevergoeding welke kan worden verkregen van de vervoerder of, in voorkomende gevallen, van de in de plaats gestelde vervoerder en van de ondergeschikte of lasthebber, die grenzen niet overschrijden.

Art. 13

Verval van het recht om beperking van aansprakelijkheid in te roepen

1) Het voordeel van de in de artikelen 7 en 8 en in paragraaf 1 van artikel 10 bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen vervalt voor de vervoerder als bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of een verzuim van de vervoerder, hetzij met de bedoeling die schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat die schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.

2) De ondergeschikte of de lasthebber van de vervoerder of van de in de plaatsgestelde vervoerder kan zich niet beroepen op deze aansprakelijkheidsgrenzen indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of verzuim van die ondergeschikte of lasthebber, hetzij met de bedoeling deze schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat de schade waarschijnlijk zou daaruit voortvloeien.

Art. 14

Grond van de vorderingen

In geval van dood of letsel van de passagier of van verlies of beschadiging van bagage kan tegen de vervoerder of de in de plaats gestelde vervoerder geen vordering tot schadevergoeding worden ingesteld dan op grond van dit Verdrag.

parité officielle à adopter aux fins d'application de la présente Convention.

Art. 10

Dispositions supplémentaires relatives aux limites de responsabilité

1) Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues aux articles 7 et 8.

2) Les intérêts et les frais de justice ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8.

Art. 11

Exonérations et limites que peuvent invoquer les préposés du transporteur

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

Art. 12

Cumul d'actions en responsabilité

1) Lorsque les limites de responsabiilité prévues aux articles 7 et 8 prennent effet, elles s'appliquent au montant total de la réparation qui peut être obtenu dans le cadre de toutes les actions en responsabilité intentées en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager ou de perte ou de dommages survenus à ses bagages.

2) En ce qui concerne le transport exécuté par un transporteur substitué, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur et du transporteur substitué, ainsi que de leurs préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge soit du transporteur, soit du transporteur substitué, en vertu de la présente Convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est appplicable.

3) Dans tous les cas où le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur subsitué peut, en vertu de l'article 11 de la présente Convention, se prévaloir des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur ou, le cas échéant, du transporteur substitué et de ce préposé ou mandataire ne peut dépasser ces limites.

Art. 13

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

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

2) Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer des dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.

Art. 14

Fondement des actions

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

Art. 15

Kennisgeving van verlies of beschadiging van bagage

1. De passagier moet een schriftelijke kennisgeving richten aan de vervoerder of dezes lasthebber:

a) in geval van zichtbare beschadiging van bagage:

i) voor hutbagage, vóór de ontscheping van de passagier of op het tijdstip van de ontscheping;

ii) voor andere bagage, vóór of op het tijdstip van het afleveren;

b) ingeval van verborgen schade aan bagage of verlies daarvan, binnen 15 dagen na de datum van de ontscheping of van de aflevering of na de datum waarop die aflevering had moeten plaatsvinden.

2. Indien de passagier de bepalingen van dit artikel niet naleeft, wordt hij - tenzij het tegendeel wordt bewezen - verondersteld zijn bagage in goede staat te hebben ontvangen.

3. Schriftelijke kennisgevingen zijn overbodig indien de staat van de bagage bij het in ontvangstnemen ervan op tegenspraak werd vastgesteld of onderzocht.

Art. 16

Verjaringstermijn voor de vorderingen ter zake van aansprakelijkheid

1. Elke vordering tot vergoeding van het nadeel voortvloeiende uit de dood of een letsel van de passagier, of uit verlies of beschadiging van bagage, verjaart door verloop van twee jaren.

2. De verjaringstermijn begint te lopen:

a) wat letsel betreft, vanaf de datum van ontscheping van de passagier;

b) wat het overlijden tijdens het vervoer betreft, vanaf de datum waarop de passagier had moeten ontschepen en, in geval van een tijdens het vervoer opgelopen letsel dat de dood van de passagier na zijn ontscheping tot gevolg heeft, vanaf de datum van het overlijden; de verjaringstermijn mag evenwel niet langer zijn dan 3 jaar te rekenen van de datum van ontscheping;

c) in geval van verlies of beschadiging van bagage, vanaf de ontschepingsdatum of de datum waarop deze had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen.

3. De wet van het land van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, bepaalt de redenen voor schorsing en stuiting van de verjaring, maar in geen geval kan een vordering worden ingesteld na verloop van een termijn van drie jaar te rekenen van de datum van de ontscheping van de passagier of van de datum waarop die had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen.

4. Ongeacht de bepalingen van de paragrafen 1, 2 en 3 van dit artikel kan de verjaringstermijn worden verlengd ingevolge een verklaring van de vervoerder of een overeenkomst die tussen de partijen wordt gesloten nadat de schade is voorgevallen. De verklaring en de overeenkomst moeten op schrift gesteld zijn.

Art. 17

Bevoegde rechtsmacht

1. Een vordering ingesteld overeenkomstig dit Verdrag wordt naar keuze van de eiser aanhangig gemaakt bij één van de hieronder opgesomde rechtbanken, op voorwaarde dat deze gelegen is in een verdragsluitende Staat:

a) de rechtbank van de gewone verblijfplaats of van de hoofdvestiging van de verweerder;

b) de rechtbank van de plaats van vertrek of van bestemming, bepaald in de vervoersovereenkomst;

c) de rechtbank van de Staat van de woonplaats of van de gewone verblijfplaats van de eiser indien de verweerder aldaar een bedrijfszetel heeft en aan de rechtsmacht van die Staat is onderworpen;

d) een rechtbank van de Staat waar de vervoersovereenkomst is afgesloten, indien de verweerder aldaar een bedrijfszetel heeft en aan de rechtsmacht van die Staat is onderworpen.

2. Na het voorval dat de schade heeft veroorzaakt kunnen de partijen overeenkomen aan welke rechtsmacht of aan welk scheidsgerecht het geschil moet worden onderworpen.

Art. 15

Notification de la perte ou des dommages survenus aux bagages

1. Le passager doit adresser des notifications écrites au transporteur ou à son mandataire:

a) dans le cas de dommages apparents causés à des bagages:

i) pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement.

ii) pour tous les autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison;

b) dans le cas de dommages non apparents causés aux bagages ou de perte de bagages, dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison ou la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu.

2. Faute de se conformer aux dispositions du présent article, le passager est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.

3. Les notifications écrites sont inutiles si l'état des bagages a fait l'objet d'un constat ou d'une inspection contradictoire au moment de leur réception.

Art. 16

Délai de prescription pour les actions en responsabilité

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

2. Le délai de prescription court:

a) dans le cas de lésions corporelles, à partir de la date du débarquement du passager;

b) dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès; le délai ne peut toutefois dépasser trois ans à compter de la date du débarquement;

c) dans le cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive.

3. La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas une instance régie par la présente Convention ne peut être introduite après expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus tardive de ces deux dates étant prise en considération.

4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, le délai de prescription peut être prorogé par déclaration du transporteur ou par accord entre les parties conclu après la survenance du dommage. Déclaration et accord doivent être consignés par écrit.

Art. 17

Juridiction compétente

1. Une action intentée en vertu de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous, à condition que celle-ci soit située dans un Etat partie à la présente Convention:

a) le tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;

b) le tribunal du lieu de départ ou du lieu de destination stipulé dans le contrat de transport;

c) un tribunal de l'Etat du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet Etat et est soumis à la juridiction de celui-ci;

d) un tribunal de l'Etat du lieu de conclusion du contrat si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet Etat.

2. Après l'évènement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel le litige sera soumis.

Art. 18

Ongeldigheid van contractuele bepalingen

Elk contractueel beding dat is afgesloten vóór het voorval dat de dood of een letsel van de passagier of verlies of beschadiging van zijn bagage heeft veroorzaakt en dat de vervoerder van zijn aansprakelijkheid ten opzichte van de passagier ontheft of voorziet in een lagere aansprakelijkheidsgrens dan is bepaald in dit Verdrag, met uitzondering van die bepaald in artikel 8, paragraaf 4, of nog de bewijslast die op de vervoerder rust omkeert of tot gevolg zou hebben dat de in artikel 17, paragraaf 1 omschreven keuze wordt beperkt, is nietig, maar de nietigheid van deze bepaling heeft geen nietigheid tot gevolg van de vervoerovereenkomst, die onderworpen blijft aan de bepalingen van dit Verdrag.

Art. 19

Andere verdragen betreffende de beperking van aansprakelijkheid

Dit Verdrag laat onverlet de rechten en verbintenissen van de vervoerder, de in de plaats gestelde vervoerder en hun ondergeschikten of lasthebbers, zoals die zijn omschreven in de internationale Verdragen betreffende de beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars.

Art. 20

Nucleaire schade

Niemand kan volgens dit Verdrag aansprakelijk worden gesteld voor schade voortvloeiend uit een nucleair ongeval:

a) indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade, ofwel krachtens bepalingen van het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 betreffende de burgerlijke aansprakelijkheid op het gebied van atoomenergie, zoals dat is gewijzigd door het aanvullend Protocol van 28 januari 1964, of wel krachtens het Verdrag van Wenen van 21 mei 1963 op de burgerlijke aansprakelijkheid voor nucleaire schade of

b) indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade krachtens een nationale wetgeving betreffende de aansprakelijkheid voor dergelijke schade, op voorwaarde dat die wetgeving ten opzichte van de personen die dergelijke schade kunnen ondergaan, in elk opzicht even voordelig is als de Verdragen van Parijs of Wenen.

Art. 21

Koopvaardijvervoer door rechtspersonen

Dit Verdrag is van toepassing op het koopvaardijvervoer dat door Staten of andere publiekrechtelijke rechtspersonen wordt verricht krachtens een vervoerovereenkomst als bepaald in artikel 1.

Art. 22

Verklaring van niet-toepassing

1. Bij de toetreding tot of de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, of goedkeuring van dit Verdrag kan elke Partij schriftelijk verklaren dat zij de bepalingen van dit Verdrag niet zal toepassen wanneer de passagier en de vervoerder onderdanen zijn van die Partij.

2. Elke verklaring gedaan krachtens paragraaf 1 van dit artikel kan te allen tijde worden ingetrokken door een schriftelijke kennisgeving aan de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

Art. 23

Ondertekening, bekrachtiging en toetreding

1. Dit Verdrag staat open voor ondertekening in de zetel van de Organisatie tot 31 december 1979 en blijft daarna openstaan voor toetreding.

2. Staten kunnen partij worden bij dit Verdrag door:

Art. 18

Nullité de clauses contractuelles

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'évènement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par la présente Convention, sauf celle prévue au paragraphe 4 de l'article 8, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur, ou qui aurait pour effet de restreindre le choix spécifié au paragraphe 1 de l'article 17, est nulle et non avenue, mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Convention.

Art. 19

Autres conventions sur la limitation de la responsabilité

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

Art. 20

Dommage nucléaire

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

a) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964, ou en vertu de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommage nucléaire;

b) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la législation nationale régissant la responsabilité du chef de tels dommages, à condition que cette législation soit à tous égards aussi favorable aux personnes susceptible de subir des dommages que l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne.

Art. 21

Transports commerciaux effectués par des personnes morales

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

Art. 22

Déclaration de non-application

1. Lors de l'adhésion à la présente Convention, de sa signature, de sa ratification, de son acceptation ou de son approbation, toute Partie peut déclarer par écrit qu'elle n'appliquera pas les dispositions de la présente Convention, lorsque le passager et le transporteur sont des ressortissants de cette Partie.

2. Toute déclaration faite en vertu du paragraphe 1 du présent article peut être retirée à tout moment au moyen d'une notification écrite adressée au Secretaire général de l'Organisation.

Art. 23

Signature, ratification et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature au siège de l'Organisation jusqu'au 31 décembre 1975 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention par:

a) ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring;

b) ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, of

c) toetreding

3. Bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring of toetreding geschiedt door de neerlegging van een officiële daartoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

Art. 24

Inwerkingtreding

1. Dit Verdrag treedt in werking op de negentigste dag na de datum waarop 10 Staten het ofwel hebben ondertekend zonder voorbehoud van bekrachting, aanvaarding of goedkeuring, ofwel een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben neergelegd.

2. Voor een Staat die dit Verdrag nadien ondertekent zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, of die een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding neerlegt, treedt dit Verdrag in werking op de negentigste dag na de datum van de ondertekening of de neerlegging.

Art. 25

Opzegging

1. Dit Verdrag kan te allen tijde worden opgezegd door een Staat die partij is bij dit Verdrag vanaf de datum waarop het Verdrag voor die Partij in werking is getreden.

2. Opzegging geschiedt door de neerlegging van een akte bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie, die alle andere Partijen op de hoogte stelt van de ontvangst van de opzeggingsakte en van de datum waarop deze is ontvangen.

3. Opzegging wordt van kracht een jaar na de datum van neerlegging van de opzeggingsakte of zoveel later als in de akte is vermeld.

Art. 26

Herziening en wijziging

1. Een conferentie tot herziening of wijziging van dit Verdrag kan door de Organisatie worden bijeengeroepen.

2. De Organisatie roept een conferentie van de Partijen bij dit Verdrag bijeen ter herziening of wijziging ervan, op verzoek van ten minste een derde van de Staten.

3. Iedere Staat die Partij wordt bij dit Verdrag na de inwerkingtreding van een amendement dat is aangenomen door een conferentie die is bijeengeroepen overeenkomstig de bepalingen van dit artikel, is gebonden door het aldus gewijzigde Verdrag.

Art. 27

Depositaris

1. Dit Verdrag wordt neergelegd bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie.

2. De Secretaris-Generaal van de Organisaite:

a) stelt alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden in kennis van:

i) elke nieuwe ondertekening en elke neerlegging van een akte alsmede de datum daarvan;

ii) de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag;

iii) elke opzegging van dit Verdrag en de datum waarop die van kracht wordt.

b) doet voor eensluitend gewaarmerkte afschriften van dit Verdrag toekomen aan alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend en aan alle Staten die ertoe zijn toegetreden.

3. Zodra dit Verdrag in werking is getreden wordt een voor eensluitend gewaarmerkt afschrift ervan door de Secretaris-Generaal van de Organisatie toegezonden aan het Secretariaat van de Organisaite der

a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation;

b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou

c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

Art. 24

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date à laquelle dix Etats, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

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

Art. 25

Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation qui informe toutes les autres Parties de la réception de l'instrument de dénonciation et de la date à laquelle cet instrument a été déposé.

3. La dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait y être spécifiée.

Art. 26

Révision et amendement

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

2. L'Organisation convoque une conférence des Parties à la présente Convention ayant pour objet de la réviser ou de l'amender à la demande du tiers au moins des Parties.

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

Art. 27

Dépositaire

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

2. Le Secrétaire de l'Organisation:

a) informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré:

i) de toute signature nouvelle et de tout dépôt d'instrument, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;

ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;

iii) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet;

b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires de cette Convention et à tous les Etats qui y ont adhéré.

3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistre-

Verenigde Naties ter registratie en publikatie, overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.

Art. 28

Talen

Dit Verdrag is in een enkel oorspronkelijk exemplaar opgesteld in de Engelse en de Franse taal, zijnde beide teksten gelijkelijk authentiek. Een officiële vertaling ervan in het Spaans en het Russisch wordt gemaakt door toedoen van de Secretaris-Generaal van de Organisatie en neergelegd samen met het oorspronkelijk exemplaar waarop de handtekeningen voorkomen.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend (*).

GEDAAN TE ATHENE, de dertiende december negentienhonderdvierenzeventig.

(*) De lijst der handtekeningen is niet afgedrukt.

ment et de sa publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies

Art. 28

Langues

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

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

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

(*) La liste des signatures n'est pas reproduite.

BIJLAGE II

Verdrag van Londen van 1976 inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen

De Staten, die Partij zijn bij dit Verdrag,

HET NUT ERKENNENDE om in gemeen overleg bepaalde eenvormige regels vast te stellen betreffende de beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen,

HEBBEN BESLOTEN te dien einde een Verdrag te sluiten en zijn bijgevolg overeengekomen als volgt:

HOOFDSTUK I

Het recht op beperking

Artikel 1

Personen die gerechtigd zijn hun aansprakelijkheid te beperken

1. Scheepseigenaren en redders, zoals hierna omschreven, kunnen hun aansprakelijkheid beperken voor de in artikel 2 genoemde vorderingen overeenkomstig de regels van dit Verdrag.

2. Onder «scheepseigenaar» wordt verstaan de eigenaar, bevrachter en de beheerder van een zeeschip, alsmede degene in wiens handen de exploitatie van een zeeschip is gelegd.

3. Onder «redder» wordt verstaan iedere persoon die diensten heeft bewezen rechtstreeks verband houdende met hulpverleningswerkzaamheden bedoeld in artikel 2, eerste lid, letters d, e en f.

4. Indien een van de vorderingen voorzien in artikel 2 wordt ingesteld tegen een persoon voor wiens handeling onachtzaamheid of nalatigheid de scheepseigenaar of redder aansprakelijk is, is die persoon gerechtigd zich te beroepen op de beperking van aansprakelijkheid bedoeld in dit Verdrag.

5. In dit Verdrag omvat de aansprakelijkheid van een scheepseigenaar mede aansprakelijkheid die voortvloeit uit een tegen het schip zelf ingestelde rechtsvordering.

6. Een verzekeraar die de aansprakelijkheid dekt voor vorderingen waarvoor overeenkomstig de regels van dit Verdrag beperking geldt, kan op die beperking in gelijke mate een beroep doen als de verzekerde zelf.

7. Het beroep op beperking van aansprakelijkheid houdt geen erkenning van aansprakelijkheid in.

Art. 2

Vorderingen vatbaar voor beperking

1. Behoudens de artikelen 3 en 4 zijn de volgende vorderingen, ongeacht de grondslag van de aansprakelijkheid, vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid:

a) vorderingen met betrekking tot dood of letsel dan wel verlies of beschadiging van zaken (hieronder begrepen beschadiging van kunstwerken van havens, dokken en waterwegen, alsmede hulpmiddelen bij de navigatie), ontstaan aan boord van of in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of met hulpverleningswerkzaamheden, alsmede daaruit voorvloeiende schade;

b) vorderingen met betrekking tot schade voortvloeiend uit vertraging bij het vervoer over zee van lading, passagiers of hun bagage;

c) vorderingen met betrekking tot andere schade die voortvloeiet uit inbreuk op andere dan rechten uit overeenkomst, en die ontstaat in rechtstreeks verband met de exploitatie van het schip of hulpverleningszaamheden;

d) vorderingen met betrekking tot het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten schip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden;

e) vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het schip;

f) vorderingen van een andere persoon dan de aansprakelijke persoon met betrekking tot maatregelen die zijn genomen ter voorkoming of vermindering van schade, waarvoor de aansprakelijke persoon zijn

ANNEXE II

Convention de Londres de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes

Les Etats Parties à la présente Convention,

AYANT RECONNU l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes relatives à la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes,

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

CHAPITRE Ier

Le droit à la limitation

Article 1er

Personnes en droit de limiter leur responsabilité

1. Les propriétaires de navires et les assistants, tels que définis ci-après, peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la présente Convention à l'égard des créances visées à l'article 2.

2. L'expression «propriétaire de navire» désigne le propriétaire, l'affréteur, l'armateur et l'armateur-gérant d'un navire de mer.

3. Par «assistant», on entend toute personne fournissant des services en relation directe avec les opérations d'assistance ou de sauvetage. Ces opérations comprennent également celles que vise l'article 2, paragraphe 1, alinéas d), e) et f).

4. Si l'une quelconque des créances prévues à l'article 2 est formée contre toute personne dont les faits, négligences et fautes entraînent la responsabilité du propriétaire ou de l'assistant, cette personne est en droit de se prévaloir de la limitation de la responsabilité prévue dans la présente Convention.

5. Dans la présente Convention, l'expression «responsabilité du propriétaire de navire» comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le navire lui-même.

6. L'assureur qui couvre la responsabilité à l'égard des créances soumises à limitation conformément aux règles de la présente Convention est en droit de se prévaloir de celle-ci dans la même mesure que l'assuré lui-même.

7. Le fait d'invoquer la limitation de la responsabilité n'emporte pas la reconnaissance de cette responsabilité.

Art. 2

Créances soumises à la limitation

1. Sous réserve des article 3 et 4, les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de la responsabilité:

a) créances pour mort, pour lésions corporelles, pour pertes et pour dommages à tous biens (y compris les dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation) survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout autre préjudice en résultant;

b) créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison, des passagers ou de leurs bagages;

c) créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extra-contractuelle, et survenus en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage;

d) créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord;

e) créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire;

f) créances produites par une personne autre que la personne responsable, pour les mesures prises afin de prévenir ou de réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité

aansprakelijkheid overeenkomstig dit Verdrag kan beperken, alsmede verdere door zulke maatregelen veroorzaakte schade.

2. De in het eerste lid genoemde vorderingen zijn vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid, zelfs indien zij, al dan niet op grond van een overeenkomst, worden ingesteld bij wijze van verhaal of vrijwaring. Vorderingen genoemd in het eerste lid, letters d, e en f, zijn echter niet vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid voor zover zij betrekking hebben op beloning krachtens een met de aansprakelijke persoon gesloten overeenkomst.

Art. 3

Vorderingen uitgezonderd van beperking

De regels van dit Verdrag zijn niet van toepassing op:

a) vorderingen uit hoofde van hulpverlening of wegens bijdrage in averij-grosse;

b) vorderingen ter zake van schade door verontreiniging door olie in de zin van het Internationaal Verdrag inzake de wettelijke aansprakelijkheid voor schade door verontreiniging door olie van 29 november 1969 of van enige van kracht zijnde wijziging van of Protocol bij dat Verdrag;

c) vorderingen, onderworpen aan een internationaal verdrag of nationale wetgeving, waardoor beperking van aansprakelijkheid voor kernschade geregeld of verboden wordt;

d) vorderingen tegen de eigenaar van een nucleair schip ter zake van kernschade;

e) vorderingen van ondergeschikten van de scheepseigenaar ,of redder, wier werkzaamheden verband houden met het schip of de hulpverleningswerkzaamheden, daaronder begrepen vorderingen van hun erfgenamen, rechthebbenden of andere personen, die gerechtigd zijn zulke vorderingen in te stellen, indien de scheepseigenaar of redder volgens de wet die op de arbeidsovereenkomst van toepassing is, niet gerechtigd is zijn aansprakelijkheid voor zulke vorderingen te beperken, of indien hij zulks volgens die wet slechts kan doen tot een hoger bedrag dan dat bedoeld in artikel 6.

Art. 4

Gedragingen die de beperking opheffen

Een aansprakelijke persoon is niet gerechtigd zijn aansprakelijkheid te beperken, indien bewezen wordt dat de schade het gevolg is van zijn persoonlijk handelen of nalaten, begaan hetzij met het opzet zodanige schade te veroorzaken, hetzij roekeloos en met het bewustzijn dat zodanige schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Art. 5

Verrekening van vorderingen

Wanneer een persoon, die krachtens de regels van dit Verdrag gerechtigd is zijn aansprakelijkheid te beperken, tegen de schuldeiser een vordering heeft die voortkomt uit dezelfde gebeurtenis, zullen de respectieve vorderingen met elkaar worden verrekend en de bepalingen van dit Verdrag zijn alsdan slechts van toepassing op het eventuele saldo.

HOOFDSTUK II

Aansprakelijkheidsgrenzen

Art. 6

De algemene grenzen

1. De aansprakelijkheidsgrenzen voor andere vorderingen dan die genoemd in artikel 7, die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis, worden als volgt berekend:

a) met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel,

i) 333 000 rekeneenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 500 ton,

ii) voor een schip met een groter tonnage, het volgende bedrag geteld bij dat genoemd onder i):

conformément à la présente Convention, et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

2. Les créances visées au paragraphe 1 sont soumises à la limitation de la responsabilité même si elles font l'objet d'une action, contractuelle ou non, récursoire ou en garantie. Toutefois, les créances produites aux termes des alinéas d), e) et f) du paragraphe 1 ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité dans la mesure où elles sont relatives à la rémunération en application d'un contrat conclu avec la personne responsable.

Art. 3

Créances exclues de la limitation

Les règles de la présente Convention ne s'appliquent pas:

a) aux créances du chef d'assistance, de sauvetage, ou de contribution en avarie commune;

b) aux créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures en date du 29 novembre 1969, ou de tout amendement ou de tout protocole à celle-ci qui est en vigueur;

c) aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité pour dommages nucléaires;

d) aux créances pour dommages nucléaires formées contre le propriétaire d'un navire nucléaire;

e) aux créances des préposés du propriétaire du navire ou de l'assistant dont les fonctions se rattachent au service du navire ou aux opérations d'assistance ou de sauvetage ainsi qu'aux créances de leurs héritiers, ayants cause ou autres personnes fondées à former de telles créances si, selon la loi régissant le contrat d'engagement conclu entre le propriétaire du navire ou l'assistant et les préposés, le propriétaire du navire ou l'assistant n'est pas en droit de limiter sa responsabilité relativement à ces créances ou si, selon cette loi, il ne peut le faire qu'à concurrence d'un montant supérieur à celui prévu à l'article 6.

Art. 4

Conduite supprimant la limitation

Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Art. 5

Compensation des créances

Si une personne en droit de limiter sa responsabilité selon les règles de la présente Convention a contre son créancier une créance née du même événement, leurs créances respectives se compensent et les dispositions de la présente Convention ne s'appliquent qu'au solde éventuel.

CHAPITRE II

Limites de la responsabilité

Art. 6

Limites générales

1. Les limites de la responsabilité à l'égard des créances autres que celles mentionnées à l'article 7, nées d'un même événement, sont fixées comme suit:

a) s'agissant des créances pour mort ou lésions corporelles,

i) 333 000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;

ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient d'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i):

per ton tussen de 501 en 3000 ton, 500 rekeneenheden;
per ton tussen de 3001 en 30000 ton, 333 rekeneenheden;

per ton tussen de 30001 en 70000 ton, 250 rekeneenheden; en

per ton boven de 700000 ton, 167 rekeneenheden.

b) met betrekking tot alle andere vorderingen:

i) 167000 rekeneenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 500 ton,

ii) voor een schip met een groter tonnage, het volgende bedrag geteld bij dat genoemd onder i):

per ton tussen de 501 en 30000 ton, 167 rekeneenheden;

per ton tussen de 30001 en 70000 ton, 125 rekeneenheden; en

per ton boven de 70000 ton, 83 rekeneenheden.

2. Wanneer het bedrag, berekend overeenkomstig het eerste lid, letter a, onvoldoende is voor de volledige betaling der daarin genoemde vorderingen, is het bedrag berekend overeenkomstig het eerste lid, letter b, beschikbaar voor betaling van het onbestaande saldo van de in het eerste lid, letter a, genoemde vorderingen en dit onbetaalde saldo deelt naar evenredigheid mee met de in het eerste lid, letter b, genoemde vorderingen.

3. Echter, onverminderd het recht van vorderingen ter zake van dood of letsel volgens het tweede lid, kan een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, in zijn nationale wet bepalen dat vorderingen met betrekking tot beschadiging van kunstwerken van havens, dokken en waterwegen, alsmede van hulpmiddelen hij de navigatie, de voorrang hebben boven andere in het eerste lid, letter b, bedoelde vorderingen, die bij die wet is bepaald.

4. De aansprakelijkheidsgrenzen voor een redder die geen werkzaamheden verricht vanaf een schip of voor een redder die uitsluitend werkzaamheden verricht aan boord van het schip, waaraan of met betrekking waartoe hij hulp verleent, worden berekend volgens een tonnage van 1500 ton.

5. Voor de toepassing van dit Verdrag wordt onder tonnage van het schip verstaan de bruto-tonnage berekend overeenkomstig de voorschriften voor meting, vervat in Bijlage I van het Internationaal Verdrag betreffende de meting van schepen, 1969.

Art. 7

De grens voor vorderingen van passagiers

1. Met betrekking tot vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip, beloopt de aansprakelijkheidsgrens van de scheepseigenaar een bedrag van 46666 rekeneenheden, vermenigvuldigd met het aantal passagiers, dat het schip gerechtigd is te vervoeren volgens zijn veiligheidscertificaat, maar niet meer dan 25 miljoen rekeneenheden.

2. Voor de toepassing van dit artikel wordt onder « vorderingen ter zake van dood of letsel van passagiers van een schip » verstaan alle vorderingen uit dien hoofde ingesteld door of namens een aan boord van dat schip vervoerde persoon:

a) krachtens een overeenkomst tot het vervoer van passagiers, of

b) die met toestemming van de vervoerder een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een overeenkomst van goederenvervoer is gesloten.

Art. 8

Rekeneenheid

1. De rekeneenheid, bedoeld in de artikelen 6 en 7, is het bijzondere trekkingsrecht, zoals dit is omschreven door het Internationaal Monetair Fonds. De in de artikelen 6 en 7 genoemde bedragen worden omgerekend in de nationale munteenheid van de Staat, waar de beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen, volgens de waarde van die munteenheid op de datum waarop het beperkingsfonds is gevormd, de betaling is verricht, of een volgens de wet van die Staat daaraan gelijkwaardige zekerheid is verstrekt. De waarde van een nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van een Staat die Partij is bij dit Verdrag en die lid is van het Internationaal Monetair Fonds, wordt

pour chaque tonneau de 501 à 3000 tonneaux, 500 unités de compte;
pour chaque tonneau de 3001 à 30000 tonneaux, 333 unités de compte;

pour chaque tonneau de 30001 à 70000 tonneaux, 250 unités de compte; et

pour chaque tonneau au-dessus de 70000 tonneaux, 167 unités de compte.

b) s'agissant de toutes les autres créances,

i) 167000 unités de compte pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;

ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i):

pour chaque tonneau de 501 à 30000 tonneaux, 167 unités de compte,
pour chaque tonneau de 30001 à 70000 tonneaux, 125 unités de compte; et
pour chaque tonneau au-dessus de 70000 tonneaux, 83 unités de compte.

2. Lorsque le montant calculé conformément à l'alinéa a) du paragraphe 1 est insuffisant pour régler intégralement les créances visées dans cet alinéa, le montant calculé conformément à l'alinéa b) du paragraphe 1 peut être utilisé pour régler le solde impayé des créances visées à l'alinéa a) du paragraphe 1 et ce solde impayé vient en concurrence avec les créances visées à l'alinéa b) du paragraphe 1.

3. Toutefois, sans préjudice du droit des créances pour mort ou lésions corporelles conformément au paragraphe 2, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que les créances pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, bassins, voies navigables et aides à la navigation ont, sur les autres créances visées à l'alinéa b) du paragraphe 1, la priorité qui est prévue par cette législation.

4. Les limites de la responsabilité de tout assistant n'agissant pas à partir d'un navire, ou de tout assistant agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel il fournit des services d'assistance ou de sauvetage, sont calculées selon un jauge de 1500 tonneaux.

5. Aux fins de la présente Convention, la jauge du navire est la jauge brute calculée conformément aux règles de jaugeage prévues à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

Art. 7

Limite applicable aux créances des passagers

1. Dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est fixée à un montant de 46666 unités de compte multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat, mais ne peut dépasser 25 millions d'unités de compte.

2. Aux fins du présent article, l'expression « créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire » signifie toute créance formée par toute personne transportée sur ce navire ou pour le compte de cette personne:

a) en vertu d'un contrat de transport de passager; ou

b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises.

Art. 8

Unité de compte

L'unité de compte visée aux articles 6 et 7 est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés aux articles 6 et 7 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat dans lequel la limitation de la responsabilité est invoquée; la conversion s'effectue suivant la valeur de cette monnaie à la date où le fonds a été constitué, le paiement effectué ou la garantie équivalente fournie conformément à la loi de cet Etat. La valeur, en droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat Partie qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliqué par le Fonds monétaire international à la date en question pour

berekend overeenkomstig de waarderingsmethode die door het Internationaal Monetair Fonds op de desbetreffende datum wordt toegepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties. De waarde van een nationale munteenheid, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van een Staat die Partij is bij dit Verdrag, maar die geen lid is van het Internationaal Monetair Fonds, wordt berekend op de door die Staat vastgestelde wijze.

2. Niettemin kunnen Staten die geen lid zijn van het Internationaal Monetair Fonds en wier wet de toepassing van de bepalingen van het eerste lid niet toelaat, op het tijdstip van ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, of op het tijdstip van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, dan wel op enige tijdstip nadien, verklaren dat de in dit Verdrag voorziene aansprakelijkheidsgrenzen die op hun grondgebied van toepassing zijn, als volgt worden vastgesteld:

a) met betrekking tot artikel 6, eerste lid, letter a, op een bedrag van:

i) 5 miljoen monetaire eenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 500 ton;

ii) voor een schip met een groter tonnage, het volgende bedrag geteld bij dat genoemd onder i):

per ton tussen de 501 en 3 000 ton, 7 500 monetaire eenheden;

per ton tussen de 3 001 en 30 000 ton, 5 000 monetaire eenheden;

per ton tussen de 30 001 en 70 000 ton, 3 750 monetaire eenheden; en

per ton boven de 70 000 ton, 2 500 monetaire eenheden; en

b) met betrekking tot artikel 6, eerste lid, letter b, op een bedrag van:

i) 2,5 miljoen monetaire eenheden voor een schip met een tonnage van niet meer dan 500 ton;

ii) voor een schip met een groter tonnage, het volgende bedrag geteld bij dat genoemd onder (i);

per ton tussen de 501 en 30 000 ton, 2 500 monetaire eenheden; per ton tussen de 30 001 en 70 000 ton, 1 850 monetaire eenheden; en

per ton tussen de 30 001 en 70 000 ton, 1 850 monetaire eenheden; en

per ton boven de 70 000 ton, 1 250 monetaire eenheden; en

c) met betrekking tot artikel 7, eerste lid, op een bedrag van 700 000 monetaire eenheden vermenigvuldigd met het aantal passagiers dat het schip gerechtigd is te vervoeren volgens zijn veiligheidscertificaat, maar niet meer dan 375 miljoen monetaire eenheden.

Het tweede en derde lid van artikel 6 zijn van overeenkomstige toepassing op de letters a en b van dit lid.

3. De in het tweede lid bedoelde monetaire eenheid komt overeen met vijfenzestig en een half milligram goud van een gehalte van negenhonderduizendste fijn. De omrekening van de in het tweede lid bedoelde bedragen in de nationale munteenheid geschiedt volgens de wet van de betrokken Staat.

4. De in de laatste zin van het eerste lid genoemde berekening en de in nationale munteenheid van de Staat die Partij is bij dit Verdrag, zo veel mogelijk dezelfde werkelijke waarde tot uitdrukking komt voor de in de artikelen 6 en 7 genoemde bedragen, als daarin is uitgedrukt in rekeneenheden. Op het tijdstip van ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, of bij nederlegging van een in artikel 16 genoemde akte en telkens wanneer een verandering optreedt in hun wijze van berekening ingevolge het eerste lid, delen de Staten die Partij zijn bij dit Verdrag, aan de depositaris hun wijze van berekening dan wel het resultaat van de omrekening mede.

Art. 9

Samenloop van vorderingen

1. De overeenkomstig artikel 6 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op het totaal van alle vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis:

a) tegen de persoon of personen genoemd in artikel 1, tweede lid, en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn; of

b) tegen de eigenaar van een schip die hulp verleent vanaf dat schip en de redder of redders die vanaf genoemd schip werkzaamheden verricht of verrichten en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprekelijk is of zijn; of

ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat Partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat Partie.

2. Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peuvent, au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou au moment de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou encore à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur leur territoire sont fixées comme suit:

a) en ce qui concerne l'alinéa a) du paragraphe 1 de l'article 6:

i) à 5 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;

ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i):

pour chaque tonneau de 501 à 3 000 tonneaux, 7 500 unités monétaires;

pour chaque tonneau de 3 001 à 30 000 tonneaux, 5 000 unités monétaires;

pour chaque tonneau de 30 001 à 70 000 tonneaux, 3 750 unités monétaires; et

pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 2 500 unités monétaires; et

b) en ce qui concerne l'alinéa b) du paragraphe 1 de l'article 6:

i) à 2,5 millions d'unités monétaires pour un navire dont la jauge ne dépasse pas 500 tonneaux;

ii) pour un navire dont la jauge dépasse le chiffre ci-dessus, au montant suivant, qui vient s'ajouter au montant indiqué à l'alinéa i):

pour chaque tonneau de 501 à 30 000 tonneaux, 2 500 unités monétaires;

pour chaque tonneau de 30 000 à 70 000 tonneaux, 1 850 unités monétaires; et

pour chaque tonneau au-dessus de 70 000 tonneaux, 1 250 unités monétaires; et

c) en ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 7, à un montant de 700 000 unités monétaires multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat, mais ne dépassant pas 375 millions d'unités monétaires.

Les paragraphes 2 et 3 de l'article 6 s'appliquent en conséquence aux alinéas a) et b) du présent paragraphe.

3. L'unité monétaire visée au paragraphe 2 correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués au paragraphe 2 s'effectue conformément à la législation de l'Etat en cause.

4. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 3 doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat Partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte dans les articles 6 et 7. Au moment de la signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, ou lors du dépôt de l'instrument visé à l'article 16, et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etas Parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1, ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 3, selon le cas.

Art. 9

Concours de créances

1. Les limites de la responsabilité déterminée selon l'article 6 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances nées d'un même événement:

a) à l'égard de la personne ou des personnes fixées au paragraphe 2 de l'article premier et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci; ou

b) à l'égard du propriétaire d'un navire qui fournit des services d'assistance ou de sauvetage à partir de ce navire et à l'égard de l'assistant ou des assistans agissant à partir dudit navire et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci;

c) tegen de redder of redders die niet vanaf een schip werkzaamheden verricht of verrichten of die uitsluitend werkzaamheden verricht of verrichten op het schip waaraan of met betrekking waartoe hulp wordt verleend en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

2. De overeenkomstig artikel 7 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen zijn van toepassing op het totaal van alle mogelijke vorderingen die voortkomen uit eenzelfde gebeurtenis en ingesteld worden tegen de persoon of personen genoemd in artikel 1, tweede lid, met betrekking tot het in artikel 7 bedoelde schip en iedere persoon voor wiens handeling, onachtzaamheid of nalatigheid hij of zij aansprakelijk is of zijn.

Art. 10

Beperking van aansprakelijkheid zonder vorming van een beperkingsfonds

1. De beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen ondanks het feit dat er geen beperkingsfonds zoals genoemd in artikel 11, is gevormd. Een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, kan echter in zijn nationale wet bepalen dat, wanneer een rechtsvordering wordt ingesteld bij een van zijn gerechten om betaling te verkrijgen van een voor beperking vatbare vordering, een aansprakelijke persoon zich uitsluitend op het recht op beperking van aansprakelijkheid kan beroepen indien een beperkingsfonds is gevormd overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag of wordt gevormd wanneer het recht op beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen.

2. Indien beperking van aansprakelijkheid wordt ingeroepen zonder de vorming van een beperkingsfonds zijn de bepalingen van artikel 12 van overeenkomstige toepassing.

3. Vragen van procesrecht die voortvloeien uit de toepassing van dit artikel worden beheerst door de nationale wet van de Staat, die Partij is bij dit Verdrag en waar de rechtvordering wordt ingesteld.

HOOFDSTUK III

Het beperkingsfonds

Art. 11

Vorming van het fonds

1. Iedere persoon, die aansprakelijk gehouden wordt, kan een fonds vormen bij de rechterlijke of andere bevoegde autoriteit in iedere bij dit Verdrag Partij zijnde Staat, waarin een rechtsgeding aanhangig wordt gemaakt met betrekking tot voor beperking vastbare vorderingen. Het fonds wordt gevormd ten belope van de in de artikelen 6 en 7 genoemde bedragen die van toepassing zijn op de vorderingen waarvoor die persoon aansprakelijk kan zijn, vermeerderd met de rente daarover te rekenen vanaf de datum van het voorval dat tot de aansprakelijkheid heeft geleid, tot aan de datum waarop het fonds wordt gevormd. Elk aldus gevormd fonds is uitsluitend bestemd voor de voldoening van vorderingen met betrekking waartoe beperking van aansprakelijkheid kan worden ingeroepen.

2. Een fonds kan worden gevormd, hetzij door het storten van de geldsom, hetzij door het stellen van een garantie, die aanvaardbaar is volgens de wetgeving van de bij dit Verdrag Partij zijnde Staat waar het fonds wordt gevormd en die door de rechterlijke of andere bevoegde autoriteit voldoende wordt geacht.

3. Een fonds dat is gevormd door een van de personen genoemd in het eerste lid, letter a, b of c, of in het tweede lid van artikel 9, dan wel door zijn verzekeraar wordt geacht te zijn gevormd door alle respectievelijk in het eerste lid, letter a, b of c of het tweede lid genoemde personen.

Art. 12

Verdeling van het fonds

1. Behoudens de bepalingen van artikel 6, eerste, tweede en derde lid, en van artikel 7, wordt het fonds verdeeld onder de schuldeisers naar evenredigheid van de bedragen van hun erkende vorderingen op het fonds.

2. Indien, vóór de verdeling van het fonds, de aansprakelijke persoon of zijn verzekeraar een vordering op het fonds heeft voldaan, treedt deze persoon bij wege van subrogatie, tot het bedrag dat hij heeft betaald, in de rechten die de door hem schadeloos gestelde persoon op grond van dit Verdrag zou hebben gehad.

c) à l'égard de l'assistant ou des assistants n'agissant pas à partir d'un navire ou agissant uniquement à bord du navire auquel ou à l'égard duquel des services d'assistance ou de sauvetage sont fournis et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celui-ci ou de ceux-ci.

2. Les limites de la responsabilité déterminées selon l'article 7 s'appliquent à l'ensemble de toutes les créances pouvant naître d'un même événement à l'égard de la personne ou des personnes visées au paragraphe 2 de l'article premier s'agissant du navire auquel il est fait référence à l'article 7 et de toute personne dont les faits, négligences ou fautes entraînent la responsabilité de celle-ci ou de celles-ci.

Art. 10

Limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation

1. La limitation de la responsabilité peut être invoquée même si le fonds de limitation visé à l'article 11 n'a pas été constitué. Toutefois, un Etat Partie peut stipuler dans sa législation nationale que lorsqu'une action est intentée devant ses tribunaux pour obtenir le paiement d'une créance soumise à limitation, une personne responsable ne peut invoquer le droit de limiter sa responsabilité que si un fonds de limitation a été constitué confrmément aux dispositions de la présente Convention ou est constitué lorsque le droit de limiter la responsabilité est invoqué.

2. Si la limitation de la responsabilité est invoquée sans constitution d'un fonds de limitation, les dispositions de l'article 12 s'appliquent à l'avenant.

3. Les règles de procédure concernant l'application du présent article sont régies par la législation nationale de l'Etat Partie dans lequel l'action est intentée.

CHAPITRE III

Le fonds de limitation

Art. 11

Constitution du fonds

1. Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un fonds auprès du tribunal ou de toute autre autorité compétente de tout Etat Partie dans lequel une action est engagée pour des créances soumises à limitation. Le fonds est constitué à concurrence du montant tel qu'il est calculé selon les dipositions des articles 6 et 7 applicables aux créances dont cette personne peut être responsable, augmenté des intérêts courus depuis la date de l'événement donnant naissance à la responsabiltié jusqu'à celle de la constitution du fonds. Tout fonds ainsi constitué n'est disponible que pour régler les créances à l'égard desquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée.

2. Un fonds peut être constitué, soit en consignant la somme, soit en fournissant une garantie acceptable en vertu de la législation de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué, et considérée comme adéquate par le tribunal ou par toute autre autorité compétente.

3. Un fonds constitué par l'une des personnes mentionnées aux alinéas a), b) ou c) du paragraphe 1 ou au paragraphe 2 de l'article 9, ou par son assureur, est réputé constitué par toutes les personnes visées aux alinéas a), b), ou c) du paragraphe 1 ou au paragraphe 2 respectivement.

Art. 12

Répartition du fonds

1. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 6 et de celles de l'article 7, le fonds est réparti entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le fonds.

2. Si avant la répartition du fonds, la personne responsable, ou son assureur, a réglé une créance contre le fonds, cette personne est subrogée jusqu'à concurrence du montant qu'elle a réglé, dans les droits dont le bénéficiaire de ce règlement aurait joui en vertu de la présente Convention.

3. Het recht van subrogatie, bedoeld in het tweede lid, kan ook worden uitgeoefend door andere dan de daarin genoemde personen met betrekking tot elk bedrag aan vergoeding dat zij mochten hebben betaald, maar alleen voor zover die subrogatie is geoorloofd volgens de toepasselijke nationale wet.

4. Wanneer de aansprakelijke persoon of enige andere persoon aantoont dat hij gedwongen zou kunnen worden op een later tijdstip, geheel of gedeeltelijk, een zodanig bedrag aan vergoeding te betalen ter zake waarvan hij, indien de vergoeding zou zijn betaald vóór de verdeling van het fonds, ingevolge het tweede en derde lid bij wege van subrogatie rechten zou hebben verkregen, dan kan de rechterlijke of andere bevoegde autoriteit van de Staat waar het fonds is gevormd, bevelen dat voorlopig een bedrag wordt terzijde gesteld dat voldoende is om het deze persoon mogelijk te maken op een later tijdstip zijn rechten tegen het fonds geldend te maken.

Art. 13

Gronden voor niet-ontvankelijkheid

1. Wanneer een beperkingsfonds is gevormd overeenkomstig artikel 11, is het een persoon die een vordering tegen het fonds heeft ingesteld, niet toegestaan enig recht met betrekking tot een zodanige vordering uit te oefenen ten aanzien van enige andere activa van een persoon door of namens wie het fonds is gevormd.

2. Nadat een beperkingsfonds is gevormd overeenkomstig artikel 11, kan elk schip of kunnen andere eigendommen van een persoon namens wie het fonds is gevormd, waarop binnen het gebied van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, beslag is gelegd ter zake van een vordering die tegen het fonds kan worden ingesteld, of enige gestelde zekerheid worden vrijgegeven op bevel van de rechterlijke of andere bevoegde autoriteit van die Staat. Deze vrijgave wordt echter altijd bevolen, indien het beperkingsfonds is gevormd:

a) in de haven waar het voorval plaats vond, of indien het plaats vond buiten de haven, in de eerste haven die daarna wordt aangedaan; of

b) in de haven van ontscheping met betrekking tot vorderingen ter zake van dood of letsel; of

c) in de haven van lossing, met betrekking tot beschadiging van de lading; of

d) in de Staat waar het beslag is gelegd.

3. De bepalingen van het eerste en tweede lid zijn alleen van toepassing indien de schuldeiser een vordering tegen het beperkingsfonds kan indienen bij het Gerecht dat het fonds beheert en indien het fonds werkelijk beschikbaar en vrij overdraagbaar is met betrekking tot die vordering.

Art. 14

De toepasselijke wet

Behoudens de bepalingen van dit hoofdstuk worden de regels betreffende de vorming en de verdeling van een beperkingsfonds, alsmede alle daarmee verband houdende procedureregels beheerst door de wet van de Staat, die Partij is bij dit Verdrag en waarin het fonds wordt gevormd.

HOOFDSTUK IV

Toepassingsgebied

Art. 15

1. Dit Verdrag is van toepassing, wanneer een persoon, bedoeld in artikel 1, voor het gerecht van een Staat, die Partij is bij dit Verdrag, zijn aansprakelijkheid tracht te beperken of tracht te bewerkstelligen dat een schip of andere eigendommen worden vrijgegeven, dan wel dat een binnen het gebied van een zodanige Staat gestelde zekerheid wordt opgeheven. Niettemin kan iedere Staat die Partij is bij dit Verdrag, geheel of gedeeltelijk van de toepassing van dit Verdrag uitsluiten enige persoon bedoeld in artikel 1, die op het tijdstip waarop voor de gerechten van die Staat een beroep wordt gedaan op de bepalingen van dit Verdrag, niet zijn gewone verblijfplaats heeft in een Staat die Partij is bij dit Verdrag, of niet de hoofdzetel van zijn bedrijf heeft in een Staat die Partij is bij dit Verdrag, dan wel enig schip ten aanzien waarvan een beroep wordt gedaan op het recht van beperking of waarvan de vrijgave wordt nagestreefd en dat niet op het hierboven genoemde tijdstip de vlag voert van een staat die Partij is bij dit Verdrag.

3. Le droit de subrogation prévu au paragraphe 2 peut aussi être exercé par des personnes autres que celles ci-dessus mentionnées, pour toute somme qu'elles auraient versée à titre de réparation, mais seulement dans la mesure où une telle subrogation est autorisée par la loi nationale applicable.

Si la personne responsable ou toute autre personne établit qu'elle pourrait être ultérieurement contrainte de verser en totalité ou en partie à titre de réparation une somme pour laquelle elle aurait joui d'un droit de subrogation en application des paragraphes 2 et 3 si cette somme avait été versée avant la distribution du fonds, le tribunal ou toute autre autorité compétente de l'Etat dans lequel le fonds est constitué peut ordonner qu'une somme suffisante soit provisoirement réservée pour permettre à cette personne de faire valoir ultérieurement ses droits contre le fonds.

Art. 13

Fin de non-recevoir

1. Si un fonds de limitation a été constitué conformément à l'article 11, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.

2. Après constitution d'un fonds de limitation conformément à l'article 11, tout navire ou tout autre bien appartenant à une personne au nom de laquelle le fonds a été constitué, qui a été saisi dans le ressort d'un Etat Partie pour une créance qui peut être opposée au fonds, ou toute garantie fournie, peut faire l'objet d'une mainlevée ordonnée par le tribunal ou toute autre autorité compétente de cet Etat. Toutefois, cette mainlevée est toujours ordonnée si le fonds de limitation a été constitué:

a) au port où l'événement s'est produit ou, si celui-ci s'est produit en dehors d'un port, au port d'escale suivant;

b) au port de débarquement pour les créances pour mort ou lésions corporelles;

c) au port de déchargement pour les créances pour dommages à la cargaison; ou

d) dans l'Etat où la saisie a lieu.

3. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent que si le créancier peut produire une créance contre le fonds de limitation devant le tribunal administrant ce fonds et si ce dernier est effectivement disponible et librement transférable en ce qui concerne cette créance.

Art. 14

Loi applicable

Sous réserve des dispositions du présent chapitre, les règles relatives à la constitution et à la répartition d'un fonds de limitation, ainsi que toutes règles de procédure en rapport avec elles, sont régies par la loi de l'Etat Partie dans lequel le fonds est constitué.

CHAPITRE IV

Champ d'application

Art. 15

1. La présente Convention s'applique chaque fois qu'une personne mentionnée à l'article premier cherche à limiter sa responsabilité devant le tribunal d'un Etat Partie, tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou de faire lever toute autre garantie fournie devant la juridiction dudit Etat. Néanmoins, tout Etat Partie a le droit d'exclure totalement ou partiellement de l'application de la présente Convention toute personne mentionnée à l'article premier qui n'a pas, au moment où les dispositions de la présente Convention sont invoquées devant les tribunaux de cet Etat, sa résidence habituelle ou son principal établissement dans l'un des Etats Parties ou dont le navire à raison duquel elle invoque le droit de limiter sa responsabilité ou dont elle veut obtenir la libération, ne bat pas, à la date ci-dessus prévue, le pavillon de l'un des Etats Parties.

2. Een Staat die Partij is bij dit Verdrag, kan door middel van uitdrukkelijke bepalingen in zijn nationale wet het stelsel van beperking van aansprakelijkheid regelen dat moet worden toegepast op schepen, die

a) volgens de wet van die Staat schepen zijn welke zijn bestemd voor de vaart op de binnenwateren;

b) schepen zijn met een geringere inhoud dan 300 ton.

Een Staat die Partij is bij dit Verdrag en die gebruik maakt van de in dit lid gegeven bevoegdheid, stelt de depositaris in kennis van de aansprakelijkheidsgrenzen die in zijn nationale wetgeving zijn vastgesteld, dan wel van het feit dat er geen aansprakelijkheidsgrenzen zijn vastgesteld.

3. Een Staat die Partij is bij dit Verdrag, kan door middel van uitdrukkelijke bepalingen in zijn nationale wet het stelsel van beperking van aansprakelijkheid regelen dat moet worden toegepast op vorderingen die ontstaan in gevallen waarin belangen van personen die onderdanen zijn van andere Staten die Partij bij dit Verdrag zijn, op geen enkele wijze in het geding zijn.

4. De gerechten van een Staat die Partij is bij dit Verdrag, passen dit Verdrag niet toe op schepen die zijn gebouwd of verbouwd voor en gebruikt worden bij boringen:

a) wanneer die Staat krachtens zijn nationale wetgeving een hogere aansprakelijkheidsgrens heeft vastgesteld dan is bepaald in artikel 6; of

b) wanneer die Staat partij is geworden bij een internationaal verdrag dat het stelsel van aansprakelijkheid met betrekking tot zulke schepen regelt.

In een geval waarin letter a van toepassing is, stelt die Staat, die Partij is bij dit Verdrag, de depositaris daarvan in kennis.

5) Dit Verdrag is niet van toepassing op:

a) luchtkussenvaartuigen;

b) drijvende platforms, die zijn gebouwd ter exploratie of exploitatie van de natuurlijke rijkdommen van de zeebodem of van de ondergrond daarvan.

HOOFDSTUK V

Slotbepalingen

Art. 16

Ondertekening, bekrachtiging en toetreding

1. Dit Verdrag staat open voor ondertekening door alle Staten in de zetel van de Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie (hierna te noemen «de Organisatie») van 1 februari 1977 tot 31 december 1977 en blijft daarna openstaan voor toetreding.

2. Alle Staten kunnen partij worden bij dit Verdrag door:

a) ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

b) ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

c) toetreding.

3. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door de neerlegging van een officiële daartoe strekkende akte bij de Secretaris-Generaal van de Organisatie (hierna te noemen «de Secretaris-Generaal»).

Art. 17

Inwerkingtreding

1. Dit Verdrag treedt in werking op de eerste dag van de maand na het verstrijken van een periode van een jaar te rekenen van de datum waarop twaalf Staten het ofwel hebben ondertekend zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring ofwel de vereiste akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben neergelegd.

2. Un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale que le régime de la limitation de la responsabilité s'applique aux navires qui sont:

a) en vertu de la législation dudit Etat, des bateaux destinés à la navigation sur les voies d'eau intérieures;

b) des navires d'une jauge inférieure à 300 tonneaux.

Un Etat Partie qui fait usage de la faculté prévue au présent paragraphe notifie au dépositaire les limites de la responsabilité adoptées dans sa législation nationale ou le fait que de telles limites ne sont pas prévues.

3. Un Etat Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale que le régime de la limitation de la responsabilité s'applique aux créances nées d'événements dans lesquels les intérêts de personnes qui sont ressortissantes d'autres Etats Parties ne sont en aucune manière en cause.

4. Les tribunaux d'un Etat Partie n'appliquent pas la présente Convention aux navires construits ou adaptés pour les opérations de forage lorsqu'ils effectuent ces opérations:

a) lorsque cet Etat a établi dans le cadre de sa législation nationale une limite de responsabilité supérieure à celle qui est prévue par ailleurs à l'article 6; ou

b) lorsque cet Etat est devenu Partie à une convention internationale qui fixe le régime de responsabilité applicable à ces navires.

Dans le cas où s'applique l'alinéa a) ci-dessus, cet Etat en informe le dépositaire.

5. La présente Convention ne s'applique pas:

a) aux aéroglisseurs;

b) aux plates-formes flottantes destinées à l'exploration ou à l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol.

CHAPITRE V

Clauses finales

Art. 16

Signature, ratification et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature de tous les Etats au siège de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (ci-après dénommée «l'Organisation») du 1er février 1977 au 31 décembre 1977 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Tous les Etats peuvent devenir Parties à la présente Convention par:

a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou

b)) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou

c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation (ci-après dénommé «le Secrétaire général»).

Art. 17

Entrée en vigueur

1. La présente Convention entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période d'un an à compter de la date à laquelle douze Etats soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument approprié de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Voor een Staat die met betrekking tot dit Verdrag een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding nederlegt, dan wel het ondertekent zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, nadat is voldaan aan de vereisten voor inwerkingteding, maar vóór de datum van inwerkingtreding, wordt de bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, dan wel de ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van kracht op de datum van inwerkingtreding van het Verdrag of op de eerste dag van de maand na het verstrijken van de negentigste dag, te rekenen van de datum van de ondertekening of de neerlegging van de akte, wanneer dit laatstgenoemde tijdstip later valt.

3. Voor een Staat die nadien Partij wordt bij dit Verdrag, treedt het Verdrag in werking op de eerste dag van de maand na het verstrijken van negentig dagen, te rekenen van de datum waarop die Staat zijn akte heeft neergelegd.

4. Voor wat betreft de betrekkingen tussen Staten die dit Verdrag bekrachtigen, aanvaarden of goedkeuren, dan wel hiertoe toetreden, vervangt dit Verdrag het Internationaal Verdrag nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren en zeeschepen, gedaan te Brussel op 10 oktober 1957, alsmede het Internationaal Verdrag tot eenmaking van enige regels nopens de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van zeeschepen, ondertekend te Brussel op 25 augustus 1924, die in zoverre buiten werking treden.

Art. 18

Voorbehoud

1. Elke Staat kan op het tijdstip van ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding zich het recht voorbehouden de toepassing van artikel 2, eerste lid, letters d en e, uit te sluiten. Andere reserves ten aanzien van de wezenlijke bepalingen van dit Verdrag zijn niet toegestaan.

2. Reserves die zijn gemaakt op het tijdstip van ondertekening dienen bij bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring bevestigd te worden.

3. Elke Staat die een voorbehoud heeft gemaakt ten aanzien van dit Verdrag kan dit te allen tijde intrekken door middel van een kennisgeving aan de Secretaris-Generaal. Een zodanige intrekking wordt van kracht op de datum van ontvangst van de kennisgeving. Indien in de kennisgeving wordt verklaard dat de intrekking van een voorbehoud van kracht dient te worden op een daarin genoemde datum, en die datum valt na de datum waarop de kennisgeving wordt ontvangen door de Secretaris-Generaal, wordt de intrekking op die latere datum van kracht.

Art. 19

Opzegging

1. Dit Verdrag kan te allen tijde worden opgezegd door een Staat die partij is bij dit Verdrag na één jaar, te rekenen van de datum waarop het Verdrag voor die Partij in werking is getreden.

2. Opzegging geschiedt door de neerlegging van een akte bij de Secretaris-Generaal.

3. Opzegging wordt van kracht op de eerste dag van de maand na het verstrijken van één jaar, te rekenen van de datum van neerlegging van de akte, of zoveel later als in de akte is vermeld.

Art. 20

Herziening en wijziging

1. Een conferentie ter herziening of wijziging van dit Verdrag kan door de Organisatie worden bijeengeroepen.

2. De Organisatie roept een conferentie van de Staten die Partij zijn bij dit Verdrag, bijeen ter herziening of wijziging ervan, op verzoek van ten minste een derde van de Partijen.

3. Na de datum van de inwerkingtreding van een wijziging van dit Verdrag wordt elke neergelegde akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geacht van toepassing te zijn op het Verdrag, zoals dit is gewijzigd, tenzij in de akte het tegendeel uitdrukkelijk is vermeld.

2. Pour un Etat qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la Convention ou d'adhésion à celle-ci ou qui signe sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation après que les conditions régissant l'entrée en vigueur de la Convention ont été remplies mais avant la date de son entrée en vigueur, la ratification, l'acceptation ou l'approbation prend effet à la date de l'entrée en vigueur de la Convention ou le premier jour du mois qui suit le quatre-vingt-dixième jour après la date de la signature ou du dépôt de l'instrument, si cette dernière date est postérieure.

3. Pour tout Etat qui ultérieurement devient Partie à la présente Convention, la Convention entre en vigueur le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une période de quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle cet Etat a déposé son instrument.

4. S'agissant des relations entre les Etats qui ratifient, acceptent, approuvent la présente Convention ou qui y adhèrent, la présente Convention remplace et abroge la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, faite à Bruxelles le 10 octobre 1957 et la Convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles le 25 août 1924.

Art. 18

Réserve

1. Tout Etat peut, lors de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, réserver le droit d'exclure l'application des alinéas d) et e) du paragraphe 1 de l'article 2. Aucune autre réserve portant sur une question de fond de la présente Convention n'est recevable.

2. Une réserve faite lors de la signature doit être confirmée lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.

3. Tout Etat qui a formulé une réserve à l'égard de la présente Convention peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au Secrétaire général. Ce retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue. S'il est indiqué dans la notification que le retrait d'une réserve prendra effet à une date qui y est précisée et que cette date est postérieure à celle de la réception de la notification par le Secrétaire général, le retrait prend effet à la date ainsi précisée.

Art. 19

Dénonciation

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'une quelconque des Parties à tout moment après un an à compter de la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général.

3. La dénonciation prend effet le premier jour du mois qui suit l'expiration d'une année à compter de la date du dépôt de l'instrument ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.

Art. 20

Révision et amendement

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

2. L'Organisation convoque une conférence des Etats Parties à la présente Convention ayant pour objet de la réviser ou de l'amender, à la demande du tiers au moins des Parties.

3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention est réputé s'appliquer au texte modifié de la Convention, à moins qu'une disposition contraire ne soit stipulée dans l'instrument.

Art. 21

Herziening van de beperkingsbedragen en van de rekeneenheid of monetaire eenheid

1. Niettegenstaande de bepalingen van artikel 20 wordt een Conferentie die uitsluitend ten doel heeft de bedragen genoemd in de artikelen 6 en 7 en in artikel 8, tweede lid, te wijzigen, of één van beide dan wel beide in artikel 8, eerste en tweede lid, omschreven eenheden te vervangen door andere eenheden, bijeengeroepen door de Organisatie overeenkomstig het tweede en derde lid van dit artikel. Een wijziging van de bedragen vindt uitsluitend plaats wegens een belangrijke verandering in hun reële waarde.

2. De Organisatie roept een zodanige Conferentie bijeen op verzoek van ten minste een vierde van de Staten die Partij zijn bij dit Verdrag.

3. Een besluit tot wijziging van de bedragen of tot vervanging van de eenheden door andere rekeneenheden, wordt genomen met een meerderheid van tweederde van de Staten die Partij zijn bij dit Verdrag en die op een dergelijke Conferentie aanwezig zijn en hun stem uitbrengen.

4. Elke Staat die zijn akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding tot het Verdrag neerlegt na inwerkingtreding van een wijziging, past het Verdrag toe zoals het is gewijzigd.

Art. 22

Depositaris

1. Dit Verdrag wordt neergelegd bij de Secretaris-Generaal.

2. De Secretaris-Generaal

a) doet voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Verdrag toekomen aan alle Staten die uitgenodigd waren de Conferentie inzake beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen bij te wonen en aan alle andere Staten die tot dit Verdrag toetreden.

b) stelt alle Staten die dit Verdrag hebben ondertekend of daartoe zijn toegetreden in kennis van:

i) elke nieuwe ondertekening en elke neerlegging van een akte en elk voorbehoud ten aanzien van het Verdrag, alsmede de datum daarvan;

ii) de datum van inwerkingtreding van dit Verdrag of elke wijziging hiervan;

iii) elke opzegging van dit Verdrag en de datum waarop die van kracht wordt;

iv) elke in overeenstemming met de artikelen, 20 of 21 aangenomen wijziging;

v) elke mededeling die krachtens enig artikel van dit Verdrag vereist is.

3. Zodra dit Verdrag in werking is getreden wordt een voor eensluidend gewaarmerkt afschrift ervan door de Secretaris-Generaal toegezonden aan het Secretariaat van de Organisatie der Verenigde Naties ter registratie en publikatie, overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.

Art. 23

Talen

Dit Verdrag is in een enkel oorspronkelijk exemplaar opgesteld in de Engelse, Franse, Russische en Spaanse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

GEDAAN te Londen, de negentiende november negentienhonderdzeszeventig.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe behoorlijk gemachtigd, dit Verdrag hebben ondertekend. (1)

(1) De lijst der handtekeningen is niet afgedrukt.

Art. 21

Révision des montants de limitation et de l'unité de compte ou de l'unité monétaire

1. Nonobstant les dispositions de l'article 20, une conférence ayant pour seul objet de réviser les montants fixés aux articles 6 et 7 et au paragraphe 2 de l'article 8, ou de remplacer l'une ou l'autre ou l'une et l'autre des deux unités définies aux paragraphes 1 et 2 de l'article 8 par d'autres unités, est convoquée par l'Organisation conformément aux paragraphes 2 et 3 du présent article. La révision des montants n'est faite qu'à la suite d'une modification sensible de leur valeur réelle.

2. L'Organisation convoque la Conférence à la demande du quart au moins des Etats Parties.

3. La décision de réviser les montants ou de remplacer les unités par d'autres unités est prise à la majorité des deux tiers des Etats Parties présents et votants à cette conférence.

4. Tout Etat qui dépose son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à la Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement applique la Convention telle que modifiée.

Art. 22

Dépositaire

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.

2. Le Secrétaire général:

a) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats invités à participer à la Conférence sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes et à tous les autres Etats qui adhèrent à la Convention.

b) informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré:

i) de toute signature nouvelle, de tout dépôt d'instrument et de toute réserve s'y rapportant, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;

ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ou de tout amendement à ladite Convention;

iii) de toute dénonciation de la présente Convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet;

iv) de tout amendement adopté conformément aux articles 20 ou 21;

v) de toute communication requise par l'un quelconque des articles de la présente Convention.

3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général en adresse une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.

Art. 23

Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

FAIT A LONDRES ce dix-neuf novembre mil neuf cent soixante-seize.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention(1).

(1) La liste des signatures n'est pas reproduite.