Ce document constitue un outil de documentation et n'engage pas la responsabilité des institutions

►**B**

DÉCISION DU CONSEIL

du 12 décembre 2011

concernant l'adhésion de l'Union européenne au protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, à l'exception des articles 10 et 11 dudit protocole

(2012/22/UE)

(JO L 8 du 12.1.2012, p. 1)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		n°	page	date
►**M1**	Règlement (UE) nº 517/2013 du Conseil du 13 mai 2013	L 158	1	10.6.2013

▼B

DÉCISION DU CONSEIL

du 12 décembre 2011

concernant l'adhésion de l'Union européenne au protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, à l'exception des articles 10 et 11 dudit protocole

(2012/22/UE)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2, en liaison avec l'article 218, paragraphe 6, point a) et paragraphe 8, premier alinéa,

vu la proposition de la Commission européenne,

vu l'approbation du Parlement européen,

considérant ce qui suit:

(1) Le protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (ci-après dénommé «protocole d'Athènes») représente une avancée majeure en matière de responsabilité des transporteurs et d'indemnisation des personnes voyageant par mer. Il prévoit notamment une responsabilité objective du transporteur en ce compris une assurance obligatoire assortie d'un droit d'action directe à l'encontre des assureurs à concurrence de montants déterminés et des règles relatives à la compétence judiciaire ainsi qu'à la reconnaissance et à l'exécution des jugements. Le protocole d'Athènes est donc conforme à l'objectif de l'Union, qui est d'améliorer le régime juridique de responsabilité des transporteurs.

(2) Le protocole d'Athènes modifie la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (ci-après dénommée «convention d'Athènes») et stipule, dans son article 15, que les deux instruments sont, entre les parties au protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.

(3) La plupart des dispositions du protocole d'Athènes ont été intégrées dans le droit de l'Union au moyen du règlement (CE) nº 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident ([1]). L'Union a donc exercé sa compétence en ce qui concerne les matières régies par ledit règlement. Les États membres gardent toutefois leurs compétences en ce qui concerne plusieurs dispositions du protocole d'Athènes comme la clause de non-participation qui leur permet de fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles prévues par le protocole. Les matières relevant de la compétence des États membres en ce qui concerne le protocole d'Athènes et celles relevant de la compétence exclusive de l'Union sont interdépendantes. Par conséquent, en matière de compétences en ce qui concerne le protocole d'Athènes, les États membres devraient agir de façon coordonnée, en tenant compte de leur obligation de coopération loyale.

([1]) JO L 131 du 28.5.2009, p. 24.

▼B

(4) Des États et des organisations régionales d'intégration économique constituées d'États souverains qui leur ont transféré compétence pour certaines matières régies par le protocole d'Athènes peuvent ratifier, accepter ou approuver ce protocole ou y adhérer.

(5) Conformément à l'article 17, paragraphe 2, point b), et à l'article 19 du protocole d'Athènes, les organisations régionales d'intégration économique peuvent conclure le protocole d'Athènes.

(6) En octobre 2006, le comité juridique de l'Organisation maritime internationale a adopté la réserve et des lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes (ci-après dénommées «lignes directrices de l'OMI») afin de traiter certaines questions relevant de la convention d'Athènes, telles que, notamment, l'indemnisation des dommages liés au terrorisme.

(7) Le règlement (CE) nº 392/2009 reproduit, dans ses annexes, les dispositions pertinentes de la version consolidée de la convention d'Athènes telle que modifiée par le protocole d'Athènes et les lignes directrices de l'OMI.

(8) En vertu de l'article 19 du protocole d'Athènes, une organisation régionale d'intégration économique doit déclarer, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, l'étendue de sa compétence concernant les matières régies par le protocole d'Athènes.

(9) En conséquence, l'Union devrait adhérer au protocole d'Athènes et formuler la réserve figurant dans les lignes directrices de l'OMI. La formulation de cette réserve ne devrait pas être interprétée comme modifiant la répartition actuelle des compétences entre l'Union et les États membres en ce qui concerne la délivrance du certificat et les contrôles assurés par les autorités d'un État.

(10) Certaines dispositions relevant du protocole d'Athènes concernent la coopération judiciaire en matière civile et, de ce fait, relèvent du champ d'application de la troisième partie, titre V, du TFUE. Une décision distincte portant sur ces dispositions doit être adoptée parallèlement à la présente décision.

(11) Les États membres qui doivent ratifier le protocole d'Athènes ou y adhérer devraient, dans la mesure du possible, le faire en même temps. Les États membres devraient dès lors échanger des informations sur l'état de leurs procédures de ratification ou d'adhésion afin de préparer dans toute la mesure du possible le dépôt simultané de leurs instruments de ratification ou d'adhésion. Au moment de la ratification du protocole d'Athènes ou de l'adhésion à celui-ci, les États membres devraient formuler la réserve figurant dans les lignes directrices de l'OMI,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'adhésion de l'Union européenne au protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (ci-après dénommé «protocole d'Athènes») est approuvée au nom de l'Union européenne en ce qui concerne les matières relevant de la compétence exclusive de l'Union, à l'exception des articles 10 et 11 dudit protocole.

▼B

Le texte du protocole d'Athènes, à l'exception de ses articles 10 et 11, est reproduit à l'annexe.

Article 2

1. Le président du Conseil est autorisé à désigner la ou les personnes habilitées à déposer l'instrument d'adhésion de l'Union au protocole d'Athènes conformément à l'article 17, paragraphe 2, point c), et paragraphe 3, et à l'article 19 du protocole.

2. Au moment du dépôt de l'instrument d'adhésion, l'Union fait la déclaration de compétence suivante:

«1. L'article 19 du protocole d'Athènes de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages dispose que les organisations régionales d'intégration économique constituées par des États souverains leur ayant transféré la compétence sur certaines matières régies par ledit protocole peuvent le signer, sous réserve de procéder à la déclaration prévue audit article. L'Union a décidé d'adhérer au protocole d'Athènes et procède donc à cette déclaration.

▼M1

2. Les membres actuels de l'Union européenne sont le Royaume de Belgique, la République de Bulgarie, la République tchèque, le Royaume de Danemark, la République fédérale d'Allemagne, la République d'Estonie, l'Irlande, la République hellénique, le Royaume d'Espagne, la République française, la République de Croatie, la République italienne, la République de Chypre, la République de Lettonie, la République de Lituanie, le Grand-Duché de Luxembourg, la Hongrie, Malte, le Royaume des Pays-Bas, la République d'Autriche, la République de Pologne, la République portugaise, la Roumanie, la République de Slovénie, la République slovaque, la République de Finlande, le Royaume de Suède et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

▼B

3. La présente déclaration n'est pas applicable aux territoires des États membres de l'Union européenne auxquels le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) ne s'applique pas et ne préjuge pas des mesures ou positions qui pourraient être adoptées en vertu du protocole par les États membres concernés au nom et dans l'intérêt de ces territoires.

4. Les États membres de l'Union européenne ont conféré la compétence exclusive à l'Union en ce qui concerne les mesures arrêtées sur la base de l'article 100 du TFUE, Ces mesures ont été arrêtées en ce qui concerne les articles 1er et 1 *bis*, l'article 2, paragraphe 2, les articles 3 à 16 et les articles 18, 20 et 21 de la convention d'Athènes telle que modifiée par le protocole d'Athènes et les dispositions des lignes directrices de l'OMI au moyen du règlement (CE) no 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.

▼B

5. L'exercice de la compétence que les États membres ont transférée à l'Union européenne conformément au TFUE est, par nature, susceptible d'évoluer en permanence. Dans le cadre du TFUE, les institutions compétentes peuvent prendre des décisions qui déterminent l'étendue de la compétence de l'Union européenne. L'Union européenne se réserve dès lors le droit de modifier la présente déclaration en conséquence, sans que cela ne constitue un préalable à l'exercice de sa compétence dans les matières régies par le protocole d'Athènes. L'Union européenne notifiera la déclaration modifiée au secrétaire général de l'Organisation maritime internationale.».

3. La ou les personnes désignées en vertu du paragraphe 1 du présent article font la réserve figurant dans les lignes directrices de l'OMI au moment du dépôt de l'instrument d'adhésion de l'Union au protocole d'Athènes.

Article 3

L'Union européenne dépose son instrument d'adhésion au protocole d'Athènes, avant le 31 décembre 2011.

Article 4

1. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour déposer les instruments de ratification du protocole d'Athènes ou d'adhésion à celui-ci dans un délai raisonnable et, si possible, avant le 31 décembre 2011.

2. Les États membres font la réserve figurant dans les lignes directrices de l'OMI au moment du dépôt de leurs instruments de ratification du protocole d'Athènes ou d'adhésion à celui-ci.

▼B

ANNEXE

PROTOCOLE DE 2002 À LA CONVENTION D'ATHÈNES DE 1974 RELATIVE AU TRANSPORT PAR MER DE PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES

LES ÉTATS PARTIES AU PRÉSENT PROTOCOLE,

CONSIDÉRANT qu'il est souhaitable de réviser la convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Athènes le 13 décembre 1974, afin d'offrir une indemnisation accrue, d'introduire une responsabilité objective, d'instaurer une procédure simplifiée pour l'actualisation des montants de limitation et de garantir une assurance obligatoire en faveur des passagers,

RAPPELANT que le protocole de 1976 de la convention introduit le droit de tirage spécial en tant qu'unité de compte au lieu du franc-or,

AYANT NOTÉ que le protocole de 1990 modifiant la convention, qui prévoit une indemnisation accrue et instaure une procédure simplifiée pour la mise à jour des montants de limitation, n'est pas entré en vigueur,

SONT CONVENUS de ce qui suit:

Article 1

Aux fins du présent protocole:

1. «convention» désigne le texte de la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

2. «Organisation» désigne l'Organisation maritime internationale.

3. «secrétaire général» désigne le secrétaire général de l'Organisation.

Article 2

Le paragraphe 1 de l'article 1 de la convention est remplacé par le texte ci-après:

«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 cette personne 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; et

c) "transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport" désigne le transporteur substitué, ou le transporteur dans la mesure où ce dernier assure effectivement le transport.».

Article 3

1. Le paragraphe 10 de l'article 1 de la convention est remplacé par le texte ci-après:

«10. "Organisation" désigne l'Organisation maritime internationale.».

▼B

2. Le texte ci-après est ajouté en tant que paragraphe 11 de l'article 1 de la convention:

«11. "secrétaire général" désigne le secrétaire général de l'Organisation.».

Article 4

L'article 3 de la convention est remplacé par le texte ci-après:

«Article 3

Responsabilité du transporteur

1. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par un événement maritime, le transporteur est responsable dans la mesure où le préjudice subi par le passager pour un même événement ne dépasse pas 250 000 unités de compte, sauf si le transporteur prouve que l'événement:

a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible; ou

b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'événement.

Si et dans la mesure où le préjudice dépasse la limite susmentionnée, le transporteur est en outre responsable à moins qu'il ne prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

2. En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager non causées par un événement maritime, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. La preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.

3. En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur. Il y a présomption de faute ou de négligence du transporteur en cas de préjudice causé par un événement maritime.

4. En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus à des bagages autres que des bagages de cabine, le transporteur est responsable sauf s'il prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

5. Aux fins du présent article:

a) "événement maritime" désigne le naufrage, le chavirement, l'abordage ou l'échouement du navire, une explosion ou un incendie à bord du navire ou un défaut du navire;

b) "faute ou négligence du transporteur" comprend la faute ou la négligence des préposés du transporteur agissant dans l'exercice de leurs fonctions;

c) "défaut du navire" désigne tout mauvais fonctionnement, toute défaillance ou tout manque de conformité avec les règles de sécurité applicables s'agissant de toute partie du navire ou de son équipement lorsqu'elle est utilisée pour la sortie, l'évacuation, l'embarquement et le débarquement des passagers; ou lorsqu'elle est utilisée pour la propulsion, la manœuvre, la sécurité de la navigation, l'amarrage, le mouillage, l'arrivée à un poste à quai ou sur un lieu de mouillage ou le départ d'un tel poste ou lieu, ou la maîtrise des avaries après un envahissement; ou lorsqu'elle est utilisée pour la mise à l'eau des engins de sauvetage; et

▼B

d) le “préjudice” exclut les dommages punitifs ou exemplaires.

6. La responsabilité du transporteur en vertu du présent article porte uniquement sur le préjudice causé par des événements survenus au cours du transport. La preuve que l'événement générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur.

7. Aucune disposition de la présente convention ne porte atteinte aux droits de recours du transporteur contre tout tiers, ou ne l'empêche d'invoquer comme moyen de défense la négligence concurrente en vertu de l'article 6 de la présente convention. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de limitation en vertu de l'article 7 ou de l'article 8 de la présente convention.

8. La présomption de la faute ou de la négligence d'une partie ou l'attribution de la charge de la preuve à une partie n'empêche pas l'examen des preuves en faveur de cette partie.».

Article 5

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'article 4 *bis* de la convention:

«*Article 4* bis

Assurance obligatoire

1. Lorsque des passagers sont transportés à bord d'un navire immatriculé dans un État partie qui est autorisé à transporter plus de douze passagers et que la présente convention est applicable, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la présente convention eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers. La limite de l'assurance obligatoire ou autre garantie financière ne doit pas être inférieure à 250 000 unités de compte par passager pour un même événement.

2. Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente convention est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente d'un État partie s'est assurée qu'il est satisfait aux prescriptions du paragraphe 1. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État partie, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout État partie. Le certificat doit être conforme au modèle figurant à l'annexe de la présente convention et comporter les renseignements suivants:

a) nom du navire, numéro ou lettres distinctifs et port d'immatriculation;

b) nom et lieu de l'établissement principal du transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport;

c) numéro OMI d'identification du navire;

d) type et durée de la garantie;

▼B

e) nom et lieu de l'établissement principal de l'assureur ou de l'autre personne fournissant la garantie financière et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou autre garantie financière a été souscrite; et

f) période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou autre garantie financière.

3. a) Un État partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat. Cette institution ou cet organisme informe cet État de la délivrance de chaque certificat. Dans tous les cas, l'État partie se porte pleinement garant du caractère complet et exact du certificat ainsi délivré et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.

b) Un État partie notifie au secrétaire général:

i) les responsabilités spécifiques et les conditions de l'habilitation d'une institution ou d'un organisme reconnu par lui;

ii) le retrait d'une telle habilitation; et

iii) la date à compter de laquelle une telle habilitation ou le retrait d'une telle habilitation prend effet.

L'habilitation ne prend pas effet avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle une notification en ce sens a été donnée au secrétaire général.

c) L'institution ou l'organisme autorisé à délivrer des certificats conformément au présent paragraphe est, au minimum, autorisé à retirer ces certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas respectées. Dans tous les cas, l'institution ou l'organisme signale ce retrait à l'État au nom duquel le certificat avait été délivré.

4. Le certificat est établi dans la ou les langues officielles de l'État qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues et, si l'État en décide ainsi, la langue officielle de cet État peut ne pas être utilisée.

5. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un État partie, auprès de l'autorité de l'État qui a délivré ou visé le certificat.

▼B

6. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux prescriptions du présent article si elle peut cesser d'avoir effet, pour une raison autre que l'expiration de la période de validité indiquée dans le certificat, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date où préavis en a été donné à l'autorité spécifiée au paragraphe 5, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou autre garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux prescriptions du présent article.

7. L'État d'immatriculation du navire détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article.

8. Aucune disposition de la présente convention n'est interprétée comme empêchant un État partie de donner foi aux renseignements obtenus d'autres États ou de l'Organisation ou d'autres organismes internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des autres personnes fournissant la garantie financière aux fins de la présente convention. Dans de tels cas, l'État partie qui donne foi à de tels renseignements n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'État qui délivre le certificat.

9. Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un État partie sont acceptés par les autres États parties aux fins de la présente convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats qu'ils ont eux-mêmes délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État partie. Un État partie peut à tout moment demander à l'État qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat d'assurance n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente convention.

10. Toute demande en réparation couverte par une assurance ou autre garantie financière en vertu du présent article peut être formée directement contre l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière. Dans un tel cas, le montant figurant au paragraphe 1 constitue la limite de la responsabilité de l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière, même si le transporteur ou le transporteur substitué n'est pas en droit de limiter sa responsabilité. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le transporteur mentionné au paragraphe 1 serait fondé à invoquer conformément à la présente convention (excepté ceux tirés de la faillite ou de la mise en liquidation). De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage résulte d'une faute intentionnelle de l'assuré, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par l'assuré contre lui. Le défendeur est dans tous les cas en droit d'obliger le transporteur et le transporteur substitué à se joindre à la procédure.

▼B

11. Tous fonds constitués par une assurance ou autre garantie financière souscrite en application du paragraphe 1 ne sont disponibles que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente convention et tout paiement de ces fonds dégage de toute responsabilité née de la présente convention à raison des montants payés.

12. Un État partie n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à être exploité à tout moment si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en vertu du paragraphe 2 ou du paragraphe 15.

13. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque État partie veille à ce qu'en vertu de son droit national, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1 couvre tout navire autorisé à transporter plus de douze passagers, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui touche ou quitte un port de son territoire, dans la mesure où la présente convention est applicable.

14. Nonobstant les dispositions du paragraphe 5, un État partie peut notifier au secrétaire général qu'aux fins du paragraphe 13 les navires ne sont pas tenus d'avoir à bord ou de produire le certificat prescrit au paragraphe 2 lorsqu'ils touchent ou quittent des ports situés dans son territoire, sous réserve que l'État partie qui délivre le certificat ait notifié au secrétaire général qu'il tient, sous forme électronique, des dossiers accessibles à tous les États parties, attestant l'existence du certificat et permettant aux États parties de s'acquitter de leurs obligations en vertu du paragraphe 13.

15. Si un navire appartenant à un État partie n'est pas couvert par une assurance ou autre garantie financière, les dispositions pertinentes du présent article ne lui sont pas applicables. Ce navire doit toutefois être muni d'un certificat délivré par les autorités compétentes de l'État d'immatriculation attestant que le navire appartient à cet État et que sa responsabilité est couverte à raison du montant prescrit conformément au paragraphe 1. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2.».

Article 6

L'article 7 de la convention est remplacé par le texte ci-après:

«Article 7

Limite de responsabilité en cas de mort et de lésions corporelles

1. La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager en vertu de l'article 3 est limitée, dans tous les cas, à 400 000 unités de compte par passager pour un même événement. 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.

▼B

2. Un État partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale la limite de responsabilité prescrite au paragraphe 1, sous réserve que la limite de responsabilité prévue, le cas échéant, au niveau national ne soit pas inférieure à celle prescrite au paragraphe 1. Un État partie qui fait usage de la faculté offerte dans le présent paragraphe notifie au secrétaire général la limite de responsabilité adoptée ou le fait qu'il n'y en a pas.».

Article 7

L'article 8 de la convention est remplacé par le texte ci-après:

«Article 8

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

1. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à 2 250 unités de compte par passager et par transport.

2. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous les cas, à 12 700 unités de compte 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, est limitée, dans tous les cas, à 3 375 unités de compte par passager et par transport.

4. Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur est soumise à une franchise qui ne dépasse pas 330 unités de compte en cas de dommages causés à un véhicule et 149 unités de compte par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme est déduite du montant de la perte ou du dommage.».

Article 8

L'article 9 de la convention est remplacé par le texte ci-après:

«Article 9

Unité de compte et conversion

1. L'unité de compte mentionnée dans la présente convention est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4 *bis*, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 sont convertis dans la monnaie nationale de l'État dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État partie qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État partie.

▼B

2. Toutefois, un État qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peut, au moment de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente convention ou de l'adhésion à celle-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer que l'unité de compte visée au paragraphe 1 est égale à 15 francs-or. Le franc-or visé dans le présent paragraphe correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion du franc-or en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'État en cause.

3. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 2 sont faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4 *bis*, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1. Les États communiquent au secrétaire général leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.».

Article 9

Le paragraphe 3 de l'article 16 de la convention est remplacé par le texte ci-après:

«3. La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas une action intentée en vertu de la présente convention ne peut être introduite après expiration d'un des délais ci-après:

a) un délai de cinq ans à compter de la date du 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; ou, si l'expiration du délai ci-après intervient plus tôt,

b) un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le demandeur a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance de la lésion, de la perte ou du dommage causé par l'événement.».

Article 10

[non reproduit]

Article 11

[non reproduit]

▼B

Article 12

L'article 18 de la convention est remplacé par le texte ci-après:

«Article 18

Nullité de clauses contractuelles

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer toute personne responsable en vertu de la présente convention 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 au transporteur substitué, ou qui aurait pour effet de restreindre le choix spécifié au paragraphe 1 ou au paragraphe 2 de l'article 17, est nulle et non avenue; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente convention.».

Article 13

L'article 20 de la convention est remplacé par le texte ci-après:

«Article 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, ou en vertu de tout amendement ou protocole s'y rapportant qui est en vigueur; ou

b) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la législation nationale régissant la responsabilité du chef de tels dommages, à condition que cette législation soit à tous égards aussi favorable aux personnes susceptibles de subir des dommages que l'une ou l'autre des conventions de Paris ou de Vienne, ou que tout amendement ou protocole s'y rapportant qui est en vigueur.».

Article 14

Modèle de certificat

1. Le modèle de certificat joint en annexe au présent protocole est incorporé en tant qu'annexe de la convention.

▼B

2. Le texte suivant est ajouté en tant qu'article 1 *bis* de la convention:

«Article 1 bis

Annexe

L'annexe de la présente convention fait partie intégrante de la convention.».

Article 15

Interprétation et application

1. La convention et le présent protocole sont, entre les parties au présent protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.

2. La convention, telle que révisée par le présent protocole, ne s'applique qu'aux créances nées d'événements postérieurs à l'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de chaque État.

3. Les articles 1 à 22 de la convention, telle que révisée par le présent protocole, conjointement avec les articles 17 à 25 du présent protocole ainsi que son annexe, constituent et sont appelés la convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

Article 16

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'article 22 *bis* de la convention.

«Article 22 bis

Clauses finales de la convention

Les clauses finales de la présente convention sont les articles 17 à 25 du protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Dans la présente convention, les références aux États parties sont considérées comme des références aux États parties à ce protocole.».

CLAUSES FINALES

Article 17

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent protocole est ouvert à la signature, au Siège de l'Organisation, du 1er mai 2003 au 30 avril 2004 et reste ensuite ouvert à l'adhésion.

2. Les États peuvent exprimer leur consentement à être liés par le présent protocole par:

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

b) signatures ou

c) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du secrétaire général.

▼B

4. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement au présent protocole à l'égard de tous les actuels États parties, ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard de ces États parties, est réputé s'appliquer au présent protocole tel que modifié par l'amendement.

5. Un État ne doit pas exprimer son consentement à être lié par le présent protocole à moins de dénoncer, au cas où il y serait partie:

a) la convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Athènes le 13 décembre 1974;

b) le protocole de la convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, fait à Londres le 19 novembre 1976; et

c) le protocole de 1990 modifiant la convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, fait à Londres le 29 mars 1990,

avec effet à compter de la date d'entrée en vigueur du présent protocole pour cet État conformément à l'article 20.

Article 18

États ayant plus d'un régime juridique

1. S'il comprend deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles des régimes juridiques différents sont applicables pour ce qui est des matières traitées dans le présent protocole, un État peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que le présent protocole s'applique à l'ensemble de ses unités territoriales ou seulement à une ou plusieurs d'entre elles, et il peut modifier cette déclaration en soumettant une autre déclaration à tout moment.

2. La déclaration est notifiée au secrétaire général et précise expressément les unités territoriales auxquelles s'applique le présent protocole.

3. Dans le cas d'un État partie qui a fait une telle déclaration:

a) les références à l'État d'immatriculation d'un navire et, pour ce qui est d'un certificat d'assurance obligatoire, à l'État qui a délivré ou visé le certificat, sont interprétées comme se rapportant respectivement à l'unité territoriale dans laquelle le navire est immatriculé et à celle qui délivre ou vise le certificat;

b) les références aux prescriptions du droit national, à la limite nationale de responsabilité et à la monnaie nationale sont interprétées comme se rapportant respectivement aux prescriptions du droit, à la limite de responsabilité et à la monnaie de l'unité territoriale pertinente; et

c) les références aux tribunaux des États parties et aux jugements qui doivent être reconnus dans ces États sont interprétées comme se rapportant respectivement aux tribunaux de l'unité territoriale pertinente et aux jugements qui doivent être reconnus dans cette unité territoriale.

▼B

Article 19

Organisations régionales d'intégration économique

1. Une organisation régionale d'intégration économique constituée d'États souverains qui lui ont transféré compétence pour certaines matières dont traite le présent protocole peut signer, ratifier, accepter ou approuver le présent protocole ou y adhérer. Une organisation régionale d'intégration économique qui est partie au présent protocole a les droits et les obligations d'un État partie, dans la mesure où elle a compétence pour les matières dont traite le présent protocole.

2. Lorsqu'une organisation régionale d'intégration économique exerce son droit de vote sur des matières pour lesquelles elle a compétence, elle dispose d'un nombre de voix égal au nombre de ses États membres qui sont parties au présent protocole et qui ont transféré à l'organisation compétence pour la matière en question. Une organisation régionale d'intégration économique n'exerce pas son droit de vote si ses États membres exercent le leur, et inversement.

3. Lorsque le nombre d'États parties est pertinent aux fins du présent protocole, y compris les articles 20 et 23 du présent protocole mais non exclusivement, l'organisation régionale d'intégration économique ne compte pas comme un État partie en sus de ses États membres qui sont des États parties.

4. Au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, l'organisation régionale d'intégration économique fait une déclaration au secrétaire général spécifiant les matières dont traite le présent protocole pour lesquelles ses États membres qui sont signataires du présent protocole ou parties au présent protocole lui ont transféré compétence, ainsi que toutes autres restrictions pertinentes quant à l'étendue de cette compétence. L'organisation régionale d'intégration économique notifie promptement au secrétaire général toute modification de la répartition des compétences spécifiée dans la déclaration visée dans le présent paragraphe, y compris les nouveaux transferts de compétence. Une telle déclaration est communiquée par le secrétaire général, conformément à l'article 24 du présent protocole.

5. Les États parties qui sont des États membres d'une organisation régionale d'intégration économique qui est partie au présent protocole sont présumés avoir compétence en ce qui concerne toutes les matières traitées par le présent protocole pour lesquelles des transferts de compétence à l'organisation n'ont pas été expressément déclarés ou notifiés en vertu du paragraphe 4.

Article 20

Entrée en vigueur

1. Le présent protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle 10 États, soit l'ont signé 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 auprès du secrétaire général.

▼B

2. Pour tout État qui le ratifie, l'accepte, l'approuve ou y adhère après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, le présent protocole entre en vigueur trois mois après la date du dépôt par cet État de l'instrument approprié, mais pas avant l'entrée en vigueur du présent protocole conformément au paragraphe 1.

Article 21

Dénonciation

1. Le présent protocole peut être dénoncé par l'un quelconque des États parties à tout moment après la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cet État.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du secrétaire général.

3. La dénonciation prend effet douze mois après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du secrétaire général ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.

4. Entre les États parties au présent protocole, la dénonciation par l'un quelconque d'entre eux de la convention conformément à l'article 25 de celle-ci n'est en aucun cas interprétée comme une dénonciation de la convention telle que révisée par le présent protocole.

Article 22

Révision et modification

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier le présent protocole.

2. L'Organisation convoque une conférence des États parties au présent protocole, ayant pour objet de le réviser ou de le modifier, à la demande du tiers au moins des États parties.

Article 23

Modification des limites

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 22, la procédure spéciale définie dans le présent article s'applique uniquement aux fins de modifier les limites fixées au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4 *bis*, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 de la convention, telle que révisée par le présent protocole.

2. À la demande d'au moins la moitié et, en tout cas, d'un minimum de six des États parties au présent protocole, toute proposition visant à modifier les limites, y compris les franchises, prévues au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4 *bis*, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 de la convention, telle que révisée par le présent protocole, est diffusée par le secrétaire général à tous les membres de l'Organisation et à tous les États parties.

3. Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation (ci-après dénommé «le Comité juridique») pour que ce dernier l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.

▼B

4. Tous les États parties à la convention, telle que révisée par le présent protocole, qu'ils soient ou non membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements.

5. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des États parties à la convention, telle que révisée par le présent protocole, présents et votants au sein du Comité juridique, élargi conformément au paragraphe 4, à condition que la moitié au moins des États parties à la convention, telle que révisée par le présent protocole, soient présents au moment du vote.

6. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages en résultant, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances.

7. a) Aucun amendement visant à modifier les limites en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent protocole a été ouvert à la signature, ni d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article.

b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la convention, telle que révisée par le présent protocole, majorée de six pour cent par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle le présent protocole a été ouvert à la signature.

c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la convention, telle que révisée par le présent protocole.

8. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 5 est notifié par l'Organisation à tous les États parties. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des États qui étaient des États parties au moment de l'adoption de l'amendement ne fassent savoir au secrétaire général qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.

9. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 8 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.

10. Tous les États parties sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent protocole, conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 21, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque l'amendement entre en vigueur.

11. Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout État devenant État partie durant cette période est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un État qui devient État partie après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 8. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un État est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur du présent protocole à l'égard de cet État, si cette dernière date est postérieure.

▼B

Article 24

Dépositaire

1. Le présent protocole et tout amendement adopté en vertu de l'article 23 sont déposés auprès du secrétaire général.

2. Le secrétaire général:

a) informe tous les États qui ont signé la convention ou y ont adhéré:

i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de leur date;

ii) de toute déclaration et communication effectuées en vertu des paragraphes 2 et 3 de l'article 9, du paragraphe 1 de l'article 18 et du paragraphe 4 de l'article 19, de la convention telle que révisée par le présent protocole;

iii) de la date d'entrée en vigueur du présent protocole;

iv) de toute proposition visant à modifier les limites, qui a été présentée conformément au paragraphe 2 de l'article 23 du présent protocole;

v) de tout amendement qui a été adopté conformément au paragraphe 5 de l'article 23 du présent protocole;

vi) de tout amendement qui est réputé avoir été accepté en vertu du paragraphe 8 de l'article 23 du présent protocole ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur, conformément aux paragraphes 9 et 10 de cet article;

vii) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent protocole, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle elle prend effet;

viii) de toute communication prévue par l'un quelconque des articles du présent protocole;

b) transmet des copies certifiées conformes du présent protocole à tous les États qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent protocole, le secrétaire général en transmet le texte au secrétariat de l'Organisation des Nations unies en vue de son enregistrement et de sa publication, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations unies.

Article 25

Langues

Le présent protocole est établi en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, tous les textes faisant également foi.

▼B

ANNEXE AU PROTOCOLE D'ATHÈNES

CERTIFICAT D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIÈRE RELATIVE À LA RESPONSABILITÉ EN CAS DE MORT ET DE LÉSIONS CORPORELLES DES PASSAGERS

Délivré conformément aux dispositions de l'article 4 *bis* de la convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

Nom du navire	Numéro ou lettres distinctifs	Numéro OMI d'identification du navire	Port d'immatriculation	Nom et adresse complète de l'établissement principal du transporteur qui assure effectivement le transport

Il est certifié que le navire susmentionné est couvert par une police d'assurance ou autre garantie financière satisfaisant aux prescriptions de l'article 4 *bis* de la convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

Type de garantie .....

Durée de la garantie .....

Nom et adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)

Nom .....

Adresse .....

Le présent certificat est valable jusqu'au .....

Délivré ou visé par le Gouvernement de .....
(nom complet de l'État)

OU

Il conviendrait d'utiliser le texte suivant lorsqu'un État partie se prévaut des dispositions du paragraphe 3 de l'article 4 *bis*:

Le présent certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement de

..... (nom complet de l'État) par .....
(nom de l'institution ou de l'organisme)

À ..... le .....
(lieu) (date)

.....
(signature et titre du fonctionnaire qui délivre ou vise le certificat)

Notes explicatives:

1. En désignant l'État, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré.

2. Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, il convient d'indiquer le montant fourni par chacune d'elles.

3. Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il y a lieu de les énumérer.

4. Dans la rubrique «Durée de la garantie», il convient de préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.

5. Dans la rubrique «Adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)», il convient d'indiquer l'adresse de l'établissement principal de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants). Si nécessaire, il convient d'indiquer le lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite.