



N° 3694

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 27 avril 2016.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES SUR LE PROJET DE LOI ADOPTÉ PAR LE SÉNAT, **autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.**

PAR M. DIDIER QUENTIN
Député

ET

**ANNEXE : TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES
ÉTRANGÈRES**

Voir les numéros :

Sénat : **270** (2013-2014), **67**, **68** et T.A. **18** (2014-2015).

Assemblée nationale : **2348**.

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
I. LES PRINCIPALES STIPULATIONS DE LA CONVENTION D'ATHÈNES TELLE QU'AMENDÉE PAR LE PROTOCOLE DE 2002 ..	7
A. UN CHAMP D'APPLICATION QUI RESTE LIMITÉ AU « TRANSPORT INTERNATIONAL »	7
B. DES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ VARIABLES SELON LES PRÉJUDICES ET LES CIRCONSTANCES.....	8
C. DES LIMITES DE RESPONSABILITÉ SIGNIFICATIVEMENT RELEVÉES ET PLUS FACILEMENT MODIFIABLES À L'AVENIR.....	9
D. UNE OBLIGATION D'ASSURANCE, ASSORTIE D'UN RÉGIME DE CONTRÔLE, ET UN DROIT DE RECOURS DIRECT CONTRE L'ASSUREUR	10
E. DES STIPULATIONS RELATIVES À LA JURIDICTION COMPÉTENTE, AINSI QU'À LA RECONNAISSANCE ET À L'EXÉCUTION DES JUGEMENTS.....	10
II. L'ARTICULATION ENTRE LE PROTOCOLE DE 2002 ET D'AUTRES INSTRUMENTS PERTINENTS EN LA MATIÈRE	11
A. LA PRISE EN COMPTE DE LA CONVENTION « LLMC » SUR LA LIMITATION DE RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE CRÉANCES MARITIMES	11
B. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LES LIGNES DIRECTRICES DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE.....	11
C. L'ARTICULATION AVEC LE DROIT DE L'UNION EUROPÉENNE	12
1. Les règles applicables en matière de compétence juridictionnelle ainsi que de reconnaissance et d'exécution des jugements	12
2. Le règlement européen du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.....	13

III. LES RAISONS D'ADHÉRER AU PROTOCOLE DE 2002	15
A. DES CONSIDÉRATIONS D'OPPORTUNITÉ	15
1. Se rallier à un dispositif désormais plus protecteur que la convention généraliste « LLMC » à laquelle la France est déjà partie.....	15
2. Contribuer à l'universalisation d'un texte qui doit devenir l'instrument juridique de référence.....	15
B. UNE ADHÉSION JURIDIQUEMENT IMPORTANTE	16
1. L'adhésion de l'Union européenne au protocole ne dispense pas la France de faire de même, bien au contraire	16
2. L'introduction de la plupart des stipulations du protocole dans le droit de l'Union européenne, par le règlement précité de 2009, ne rend pas non plus l'adhésion de la France inutile	17
TRAVAUX DE LA COMMISSION	19
ANNEXE N° 1 : AUDITIONS	21
ANNEXE N° 2 : TEXTE CONSOLIDÉ DE LA CONVENTION D'ATHÈNES DE 1974 RELATIVE AU TRANSPORT PAR MER DE PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES ET DU PROTOCOLE DE 2002 À CETTE CONVENTION	23
ANNEXE N°3 - TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES	41

INTRODUCTION

Mesdames, Messieurs,

La convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages a été conçue pour consolider et harmoniser deux conventions antérieures, dites de « Bruxelles », adoptées respectivement en 1961 et 1967. Elle est entrée en vigueur le 28 avril 1987.

Cette convention a déjà été révisée à deux reprises : d'abord par un protocole adopté en 1976, qui a remplacé en tant qu'unité de compte le franc-or par les droits de tirage spéciaux tels qu'ils sont définis par le Fonds monétaire international (FMI)⁽¹⁾ ; ensuite par un protocole de 1990 qui avait pour objet d'augmenter les limites d'indemnisation mais qui n'est jamais entré en vigueur, faute d'un nombre suffisant de ratifications.

Un autre protocole a été adopté à Londres le 1^{er} novembre 2002⁽²⁾ à l'issue d'une conférence diplomatique organisée au siège de l'Organisation maritime internationale (OMI), afin d'améliorer le régime juridique de responsabilité des transporteurs et l'indemnisation des personnes voyageant par mer. Ce protocole comporte plusieurs avancées :

- un régime de responsabilité sans faute du transporteur dans certaines hypothèses ;
- des limites de responsabilité significativement relevées ;
- une obligation d'assurance pour le transporteur, avec un mécanisme de vérification ;
- un droit d'action directe pour les passagers à l'encontre de l'assureur.

Le projet de loi dont la Commission est saisie a pour objet d'autoriser l'adhésion de la France à ce protocole de 2002. Votre Rapporteur présentera successivement les principales stipulations de la convention d'Athènes ainsi modifiée et complétée par le protocole (ci-après dénommée « convention d'Athènes consolidée »), son articulation avec d'autres instruments pertinents dans ce domaine du droit maritime, et enfin les raisons qui justifient l'adhésion de la France au protocole.

(1) Une version consolidée de la convention d'Athènes après l'adoption du protocole de 1976 est disponible à l'adresse suivante : <https://www.admin.ch/opc/fr/classified-compilation/19740339/index.html>. Le protocole de 1976 est entré en vigueur le 30 avril 1989.

(2) Quelques semaines après le naufrage du Joola au large des côtes de Gambie, qui avait fait 1 869 morts.

I. LES PRINCIPALES STIPULATIONS DE LA CONVENTION D'ATHÈNES TELLE QU'AMENDÉE PAR LE PROTOCOLE DE 2002

Le protocole est constitué de 25 articles, dont 11 se substituent directement à des articles de la convention initiale ; 3 autres articles du protocole s'y ajoutent ; le reste se compose de définitions (article 1^{er} du protocole) et de clauses finales n'appelant pas de commentaires particuliers. Un modèle de certificat d'assurance est par ailleurs annexé.

Conformément à l'article 15 du protocole, la convention d'Athènes et le protocole lui-même sont considérés et interprétés entre les parties comme formant un seul instrument. Il en résulte deux conséquences. D'une part, comme le souligne l'OMI ⁽¹⁾, les Etats qui adhèrent au protocole de 2002 doivent dénoncer la convention de 1974 et ses protocoles de 1976 et de 1990, s'ils y sont déjà parties. Ce n'était pas le cas de la France jusqu'à présent. D'autre part, en adhérant au protocole de 2002, nous serons liés par l'ensemble formé par la convention d'Athènes de 1974 et les deux protocoles de 1976 et de 2002 qui la modifient et la complètent. C'est sur ce bloc que la Commission est appelée à se prononcer, et non sur le seul protocole de 2002.

Votre Rapporteur présentera donc la convention d'Athènes telle que modifiée et complétée par le protocole, sans se limiter à celui-ci ⁽²⁾.

A. UN CHAMP D'APPLICATION QUI RESTE LIMITÉ AU « TRANSPORT INTERNATIONAL »

La convention est relative au « transport international » par mer, défini de la manière suivante : « 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 » (paragraphe 9, non modifié, de l'article 1^{er}).

En cas de « transport international » ainsi défini, la convention s'applique lorsque le navire bat le pavillon d'un Etat partie, lorsque le contrat de transport a été conclu dans un Etat partie ou lorsque, selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un Etat partie (article 2, non modifié).

(1) [http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Athens-Convention-relating-to-the-Carriage-of-Passengers-and-their-Luggage-by-Sea-\(PAL\).aspx](http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Athens-Convention-relating-to-the-Carriage-of-Passengers-and-their-Luggage-by-Sea-(PAL).aspx).

(2) *Sur ce point, on pourra regretter que seul le texte du protocole de 2002 ait été annexé au projet de loi par le Gouvernement, et non la version consolidée de la convention d'Athènes. La situation est d'autant plus étrange que c'est cette version consolidée que l'exposé des motifs décrit. Elle a néanmoins pu être communiquée à votre Rapporteur, à sa demande. On pourra ainsi la consulter en annexe du présent rapport.*

B. DES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ VARIABLES SELON LES PRÉJUDICES ET LES CIRCONSTANCES

La convention telle qu'amendée par le protocole de 2002 prévoit désormais **un régime de responsabilité sans faute en cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par un « événement maritime »** (ce terme désignant « le naufrage, le chavirement, l'abordage ou l'échouement du navire, une explosion ou un incendie à bord ou un défaut du navire ⁽¹⁾ »). Le transporteur est alors responsable dans la limite de 250 000 unités de compte ⁽²⁾.

Le transporteur peut toutefois s'exonérer de sa responsabilité s'il apporte la preuve que « l'événement maritime » résulte d'un « acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel exceptionnel, inévitable et irrésistible » ou s'il résulte en totalité du fait d'un tiers qui a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'événement.

Si, et dans la mesure où, le préjudice du passager dépasse la limite de 250 000 unités de compte, c'est un régime de responsabilité pour faute présumée qui s'applique : au-delà de cette limite de 250 000 unités de compte, le transporteur est responsable sauf s'il prouve que l'évènement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager non causées par un « événement maritime » (tel que précédemment défini), il est prévu un régime de responsabilité pour faute prouvée : le transporteur est responsable si le fait générateur du préjudice est imputable à sa faute ou à sa négligence, la charge de la preuve reposant sur le demandeur.

D'autres règles s'appliquent en cas de préjudice résultant de la perte de bagages ou de dommages les affectant.

S'agissant des bagages de cabine, la responsabilité du transporteur est présumée si le préjudice est causé par un « événement maritime » ; sinon, le transporteur est responsable si l'évènement générateur du préjudice résulte de sa faute ou de sa négligence.

S'agissant des autres types de bagages, le transporteur est présumé responsable, sauf s'il prouve que l'évènement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

Par ailleurs, le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommages concernant des « biens de valeur » (notamment espèces, titres négociables, or, argenterie, joaillerie, bijoux ou objets d'art) sauf s'ils ont été

(1) Il s'agit de « tout mauvais fonctionnement, toute défaillance ou tout manque de conformité avec les règles de sécurité applicables ».

(2) Comme indiqué précédemment, il s'agit du droit de tirage spécial tel qu'il est défini par le FMI. Sa valeur en dollars est déterminée quotidiennement et affichée sur le site Internet du FMI.

déposés auprès du transporteur qui a convenu de les garder en sûreté. Le transporteur est alors responsable jusqu'à un plafond de 3 375 unités de compte par passager et par transport.

Il faut également noter que l'article 6, non modifié, permet au tribunal saisi d'écarter ou d'atténuer la responsabilité du transporteur si ce dernier établit que le préjudice est dû directement ou indirectement à la faute ou à la négligence du passager (qu'il s'agisse de sa mort, de lésions corporelles ou de dommages affectant les bagages).

C. DES LIMITES DE RESPONSABILITÉ SIGNIFICATIVEMENT RELEVÉES ET PLUS FACILEMENT MODIFIABLES À L'AVENIR

L'une des principales avancées du protocole concerne les limites de responsabilité du transporteur. Elles sont toutes relevées, quel que soit le type de préjudice. Les modifications sont présentées dans le tableau ci-dessous.

	Convention initiale de 1974	Protocole de 2002
Mort ou lésions corporelles d'un passager	46 666 unités de compte par passager pour un même événement	400 000 unités de compte par passager pour un même événement
Perte ou dommages survenus aux bagages de cabine	833 unités de compte par passager et par transport	2 250 unités de compte par passager et par transport
Perte ou dommages survenus aux véhicules, y compris les bagages transportés dans un véhicule ou sur celui-ci	3 333 unités de compte par véhicule et par transport	12 700 unités de compte par véhicule et par transport
Perte ou dommages survenus aux autres bagages	1 200 unités de compte par passager et par transport	3 375 unités de compte par passager et par transport

Par ailleurs, une procédure d'amendement tacite est prévue afin de modifier les limites de responsabilité plus facilement, sans avoir à convoquer une conférence des Etats parties. Dans ce cas, des amendements peuvent être adoptés au sein du comité juridique de l'OMI par la majorité des deux tiers des Etats parties présents et votants, à condition qu'ils représentent au moins la moitié de l'ensemble des Etats parties. Tout amendement adopté dans ces conditions est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois à compter de sa notification, sauf opposition d'un quart des Etats parties auprès du secrétaire général de l'OMI.

En cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager, l'article 7 permet à tout Etat partie de fixer une limite de responsabilité plus élevée dans sa législation nationale, sous réserve de notifier cette limite (ou même l'absence de limite, le cas échéant) au secrétaire général de l'OMI.

D. UNE OBLIGATION D'ASSURANCE, ASSORTIE D'UN RÉGIME DE CONTRÔLE, ET UN DROIT DE RECOURS DIRECT CONTRE L'ASSUREUR

Le protocole de 2002 oblige tout transporteur dont le navire est autorisé à transporter plus de douze personnes et est immatriculé dans un Etat partie à souscrire une assurance ou une autre garantie financière, notamment le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire. L'assurance (ou une autre garantie financière) ne peut avoir une limite inférieure à 250 000 unités de compte par passager pour un même événement.

Afin de garantir l'efficacité de ce dispositif, l'Etat du pavillon doit délivrer ou viser un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité. Les Etats parties doivent interdire l'exploitation des navires battant leur pavillon qui ne seraient pas munis d'un tel certificat et s'assurer que tout navire faisant escale dans un de leurs ports en dispose. Comme votre Rapporteur a eu l'occasion de l'indiquer précédemment, un modèle de certificat est annexé au protocole. Les certificats délivrés par un Etat partie sont acceptés par tous les autres.

Pour faciliter l'indemnisation des victimes, le protocole permet de former directement la demande de réparation contre l'assureur ou la personne fournissant la garantie financière. Dans cette hypothèse, la limite de responsabilité de l'assureur est également fixée à 250 000 unités de compte.

E. DES STIPULATIONS RELATIVES À LA JURIDICTION COMPÉTENTE, AINSI QU'À LA RECONNAISSANCE ET À L'EXÉCUTION DES JUGEMENTS

Le demandeur peut engager une action en justice devant une juridiction de l'un des Etats suivants pourvu qu'il soit partie à la convention : l'Etat de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur ; l'Etat du lieu de départ ou de destination stipulé dans le contrat de transport ; 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 ; l'Etat du lieu de conclusion du contrat de transport (dans les mêmes conditions qu'au point précédent).

L'article 11 du protocole ajoute à la convention un article 17 *bis* aux termes duquel tout jugement définitif est reconnu dans les autres Etats parties sauf s'il a été obtenu frauduleusement ou si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de préparer sa défense.

II. L'ARTICULATION ENTRE LE PROTOCOLE DE 2002 ET D'AUTRES INSTRUMENTS PERTINENTS EN LA MATIÈRE

Sur de nombreux points, on l'a vu, le protocole de 2002 comporte des avancées significatives par rapport à la convention d'Athènes initiale. Cela étant, pour apprécier pleinement la portée du protocole, il faut aussi considérer son articulation avec d'autres instruments pertinents dans ce domaine du droit maritime. Trois points méritent d'être cités en particulier.

A. LA PRISE EN COMPTE DE LA CONVENTION « LLMC » SUR LA LIMITATION DE RESPONSABILITÉ EN MATIÈRE DE CRÉANCES MARITIMES

Conformément à l'article 19 de la convention d'Athènes consolidée, le transporteur demeure en droit de se prévaloir des limites de responsabilité établies par les « conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ».

La convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (ci-après dénommée « LLMC » suivant son acronyme anglo-saxon)⁽¹⁾, prévoit ainsi qu'en cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire, nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est fixée à un montant de 175 000 unités de compte multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat.

Dans le cas où la limite de responsabilité prévue par la convention d'Athènes consolidée serait supérieure au plafond prévu par la convention « LLMC », dont le mode de calcul est différent, le transporteur pourra donc se prévaloir de ce dernier plafond.

B. LES MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LES LIGNES DIRECTRICES DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

Des négociations ont repris au sein du comité juridique de l'OMI trois ans après l'adoption du protocole afin de tenir compte des préoccupations exprimées par les compagnies d'assurance et les armateurs sur la capacité du marché à fournir des produits permettant de couvrir les transporteurs conformément aux exigences de la convention d'Athènes amendée.

(1) « *Limitation of Liability for Maritime Claims* ».

Selon des éléments communiqués par le ministère des affaires étrangères, il s'agissait de prendre en compte les difficultés suivantes. D'une part, les risques excluant la responsabilité du transporteur tels qu'ils sont énumérés par la convention d'Athènes consolidée seraient trop généraux pour qu'un assureur puisse apporter une couverture dans les conditions prévues (aucun assureur, par exemple, n'acceptant de couvrir le risque biochimique ou le risque nucléaire). D'autre part, le fait que certains risques ne soient pas mentionnés, notamment celui de terrorisme, réduirait les cas où le transporteur pourrait s'exonérer de sa responsabilité. Le comité juridique de l'OMI a estimé que la question de la responsabilité du transporteur en cas d'action terroriste constituait un obstacle à l'entrée en vigueur du protocole.

Afin de remédier à ces difficultés, le comité juridique a adopté en 2006 des « lignes directrices pour l'application du protocole ». Les risques y sont plus précisément énumérés et il est recommandé aux Etats d'assortir leur adhésion d'une réserve tenant compte de la situation actuelle du marché de l'assurance. Selon le modèle adopté par l'OMI, l'Etat concerné se réserve le droit de, et s'engage à, limiter au plus petit des montants suivants la responsabilité du transporteur, l'obligation de souscrire une assurance et la responsabilité de l'assureur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par l'un des risques mentionnés dans les lignes directrices : 250 000 unités de compte par passager pour un même événement ou 340 millions d'unité de compte au total par navire pour un même événement. Selon les indications transmises par le ministère des affaires étrangères, le marché de l'assurance serait en mesure de satisfaire aux exigences de ces lignes directrices.

Comme l'Union européenne l'a fait lorsqu'elle a adhéré au protocole, les Etats membres doivent formuler à leur tour la réserve prévue par l'OMI. L'étude d'impact jointe au projet de loi indique ainsi que le dépôt de l'instrument d'adhésion de la France sera accompagné d'une telle réserve.

C. L'ARTICULATION AVEC LE DROIT DE L'UNION EUROPÉENNE

Deux points méritent d'être mentionnés : le premier est relatif aux règles applicables en matière de compétence juridictionnelle ainsi que de reconnaissance et d'exécution des jugements au sein de l'Union européenne ; le second concerne le règlement CE 392/2009 du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.

1. Les règles applicables en matière de compétence juridictionnelle ainsi que de reconnaissance et d'exécution des jugements

Les règles énoncées par la convention d'Athènes consolidée en ce qui concerne la juridiction compétente (article 17) prévalent sur celles applicables en droit de l'Union européenne en matière de contrats conclus par les consommateurs

(articles 16 et 17 du règlement CE n° 44/2001 du 22 décembre 2000) ⁽¹⁾. Ce n'est pas le cas, en revanche, pour les règles relatives à la reconnaissance et à l'exécution des jugements.

En effet, l'Union européenne ⁽²⁾ a fait usage de la possibilité offerte par le paragraphe 3 de l'article 17 *bis*, qui permet d'appliquer d'autres règles en la matière, sous réserve qu'elles ne soient pas moins favorables. L'UE a ainsi fait une déclaration aux termes de laquelle les décisions rendues par un tribunal d'un Etat membre sont reconnues et exécutées dans un autre Etat membre conformément aux règles de l'UE applicables en la matière. Par ailleurs, les décisions rendues par un tribunal d'un Etat tiers sont reconnues et exécutées dans les Etats membres conformément à la convention de Lugano du 16 septembre 1988 ou à celle du 30 octobre 2007, selon que l'Etat tiers est partie à la première ou la deuxième de ces deux conventions dites de Lugano.

2. Le règlement européen du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident

S'agissant du règlement (CE) n° 392/2009 du 23 avril 2009, directement applicable depuis le 31 décembre 2012, il faut d'abord préciser qu'il rend applicable dans le droit des Etats membres de l'Union européenne l'essentiel des règles prévues par la convention d'Athènes consolidée. Par ailleurs, comme l'étude d'impact le signale, ce règlement étend les dispositions de la convention au cabotage maritime national à bord de navires des classes A et B. Il comporte aussi d'autres dispositions favorables aux passagers qui ne sont pas prévues par la convention d'Athènes consolidée, notamment en ce qui concerne le versement d'avances ou l'information des passagers sur leurs droits.

(1) *L'action intentée par un consommateur contre l'autre partie au contrat peut être portée soit devant les tribunaux de l'Etat membre sur le territoire duquel est domiciliée cette partie, soit devant le tribunal du lieu où est domicilié le consommateur.*

(2) *L'UE, on l'a vu, a adhéré au protocole de 2002.*

III. LES RAISONS D'ADHÉRER AU PROTOCOLE DE 2002

Jusqu'à présent, la France n'avait pas choisi de ratifier la convention d'Athènes de 1974. A l'origine, elle était certes partie à la convention de Bruxelles de 1961, qui a précédé la convention d'Athènes, mais elle a dénoncé cette première convention en 1975 avant de ratifier la convention « LLMC » de 1976, qui est la convention généraliste dans ce domaine.

Si la France choisit maintenant de se rallier à la convention d'Athènes, telle qu'amendée par le protocole de 2002, c'est pour des considérations d'opportunité – sa révision ayant permis de réelles avancées qui en font l'instrument international de référence – mais aussi pour d'autres raisons juridiques que l'on présentera également.

A. DES CONSIDÉRATIONS D'OPPORTUNITÉ

1. **Se rallier à un dispositif désormais plus protecteur que la convention généraliste « LLMC » à laquelle la France est déjà partie**

Selon les réponses écrites du ministère des affaires étrangères, c'est parce que la convention d'Athènes de 1974 n'offrait pas de plus-value par rapport à la convention « LLMC », notamment en termes de limitation de responsabilité, que la France n'avait pas jugé opportun de la ratifier. C'est la convention « LLMC », modifiée par un protocole de 1996, qui a alors servi de fondement à la législation française en matière de créances maritimes ⁽¹⁾.

La situation est différente depuis l'adoption du protocole de 2002. Les avancées qu'il permet de réaliser ont été détaillées dans la première partie du présent rapport. La convention d'Athènes telle qu'amendée par le protocole de 2002 présente désormais les spécificités suivantes par rapport à la convention « LLMC » : un régime de responsabilité objective du transporteur ; des limites plus élevées de responsabilité ; une obligation pour le transporteur de souscrire une assurance couvrant sa responsabilité ; la possibilité pour une victime de demander réparation directement auprès de l'assureur.

2. **Contribuer à l'universalisation d'un texte qui doit devenir l'instrument juridique de référence**

Le protocole de 2002, dont on a rappelé qu'il devait être considéré et interprété comme formant avec la convention d'Athènes un seul instrument

(1) Jusqu'à l'adoption du règlement européen (CE) n° 392-2009 qui fait application dans le droit de l'Union européenne de la convention d'Athènes telle qu'amendée par le protocole de 2002.

juridique, conformément à son article 15, est entré en vigueur le 23 avril 2014, un an après sa ratification par dix Etats. L'adhésion de la France contribuera à l'universalisation nécessaire, mais encore incomplète, de ce texte qui constitue maintenant l'instrument juridique le plus avancé en la matière.

Le protocole reste en effet peu ratifié par rapport à d'autres conventions importantes qui ont été adoptées dans le cadre de l'OMI. A ce jour ⁽¹⁾, le protocole ne compte que 25 Etats parties : l'Albanie, la Belgique, Belize, la Bulgarie, la Croatie, le Danemark, la Grèce, l'Irlande, la Lettonie, la Lituanie, Malte, les Iles Marshall, le Monténégro, les Pays-Bas, la Norvège, la République des Palaos, le Panama, le Portugal, la Roumanie, la Serbie, la Slovaquie, l'Espagne, la Suède, la Syrie et le Royaume-Uni. L'Union européenne a également adhéré au protocole, on l'a dit. Les 25 Etats parties représentent 42,83 % du tonnage brut de la flotte marchande mondiale.

A titre de comparaison, la convention d'Athènes initiale compte elle aussi 25 Etats parties, représentant 31,81 % du tonnage brut de la flotte marchande mondiale ⁽²⁾. Pour mémoire, l'OMI indique qu'un Etat ne peut être partie à la fois à la convention initiale et à son protocole de 2002.

B. UNE ADHÉSION JURIDIQUEMENT IMPORTANTE

Outre les considérations d'opportunité qui viennent d'être présentées, l'adhésion de la France est juridiquement importante pour d'autres raisons.

1. L'adhésion de l'Union européenne au protocole ne dispense pas la France de faire de même, bien au contraire

Conformément à deux décisions du Conseil de l'Union européenne du 12 décembre 2011 (décisions 2012/22/UE et 2012/23/UE) ⁽³⁾, l'Union a adhéré au protocole de 2002. Il s'agit toutefois d'un accord mixte, comportant des dispositions relevant de la compétence exclusive de l'UE et d'autres dispositions relevant de la compétence des Etats membres. Ces derniers, dont la France, doivent donc adhérer également au protocole compte tenu de leur obligation de coopération loyale. L'adhésion de la France au protocole répond ainsi à une exigence du droit de l'Union européenne.

(1) Au 19 avril 2016 (source : OMI).

(2) Compte tenu des dénonciations intervenues.

(3) La première décision concerne l'ensemble du protocole à l'exception des articles 10 et 11, relatifs à la compétence juridictionnelle et à la reconnaissance et l'exécution des décisions. Ces deux articles, relevant de la coopération judiciaire en matière civile, devaient juridiquement faire l'objet d'une décision distincte.

2. L'introduction de la plupart des stipulations du protocole dans le droit de l'Union européenne, par le règlement précité de 2009, ne rend pas non plus l'adhésion de la France inutile

On l'a vu, la plupart des stipulations de la convention d'Athènes consolidée ont déjà été intégrées dans le droit de l'Union européenne par le règlement (CE) n° 392/2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident. Ces stipulations sont donc déjà applicables s'agissant de la France. Néanmoins, cela ne prive pas d'effet utile notre adhésion au protocole.

Selon les indications du ministère des affaires étrangères, c'est en effet une nécessité pour assurer la reconnaissance internationale des certificats d'assurance délivrés par la France. Ils peuvent déjà l'être sur la base du règlement européen précité, qui prévoit les mêmes garanties que la convention amendée par le protocole. Mais un Etat tiers, n'appartenant pas à l'Union européenne, n'est pas tenu de reconnaître ces certificats comme il aurait à le faire s'ils étaient délivrés sur le fondement du protocole par un Etat partie.

TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission examine, sur le rapport de M. Didier Quentin, le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (n° 2348), au cours de sa réunion du mercredi 27 avril 2016 à 9 heures 45.

Après l'exposé du rapporteur, un débat a lieu.

Mme la présidente Elisabeth Guigou. Merci d'avoir réussi à rendre attractive votre présentation d'un texte qui est certes très aride, mais important compte tenu du sujet – la responsabilité des transporteurs.

M. Thierry Mariani. Je ne sais pas si vous aurez la réponse tout de suite, mais j'aimerais savoir si les conditions d'indemnisation pour les bagages sont plus avantageuses que dans le domaine du transport aérien.

M. le rapporteur. Je ne manquerai pas de vous faire parvenir une réponse précise, une fois que nous aurons comparé le nombre de DTS prévu dans les deux cas.

Mme Chantal Guittet. Je suppose que les actes de piraterie sont inclus dans la catégorie des actes de terrorisme que vous avez évoquée. Existe-t-il un fonds d'indemnisation des victimes ?

M. le rapporteur. Ce n'est pas prévu par le protocole, mais ce serait sans doute un sujet à évoquer avec la Secrétaire d'État chargée de l'aide aux victimes. On peut penser en effet qu'il reste des vides juridiques. S'agissant des actes de piraterie, vous vous souvenez certainement de l'opération qui a eu lieu au large de la Somalie quand François Fillon était Premier ministre.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission *adopte* le projet de loi (n° 2348) sans modification.

ANNEXE N° 1 :

AUDITIONS

Néant

ANNEXE N° 2 :

**TEXTE CONSOLIDÉ DE LA CONVENTION D'ATHÈNES DE 1974
RELATIVE AU TRANSPORT PAR MER DE PASSAGERS ET DE LEURS
BAGAGES ET DU PROTOCOLE DE 2002 À CETTE CONVENTION**

ANNEXE I

CONVENTION D'ATHÈNES DE 2002 RELATIVE AU TRANSPORT PAR MER DE PASSAGERS
ET DE LEURS BAGAGES

(Texte consolidé de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages et du Protocole de 2002 à la Convention)

ARTICLE 1

Définitions

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

1. a) «transporteur» désigne une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par cette personne ou par un transporteur substitué;
- b) «transporteur substitué» désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affrèteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport;
- 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;
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 connaissance 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;

Mercredi, 25 avril 2007

- b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager;
 - c) en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire;
9. «transport international» signifie tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux États différents ou dans un seul État si, selon le contrat de transport ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre État;
10. «organisation» désigne l'Organisation maritime internationale;
11. «Secrétaire général» désigne le Secrétaire général de l'organisation.

ARTICLE 1 bis

Annexe

L'annexe de la présente Convention fait partie intégrante de la Convention.

ARTICLE 2

Application

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

ARTICLE 3

Responsabilité du transporteur

1. 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.

Mercredi, 25 avril 2007

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, on entend par:
 - 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
 - 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 4

Transporteur substitué

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

Mercredi, 25 avril 2007

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire.
5. Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte au droit de recours du transporteur et du transporteur substitué.

ARTICLE 4bis

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 une 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, lettres ou numéro 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,
- 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.

Mercredi, 25 avril 2007

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.

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 prévu 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.

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.

Mercredi, 25 avril 2007

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 5

Biens de valeur

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

ARTICLE 6

Faute du passager

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

ARTICLE 7

Limite de responsabilité en cas de 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.

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 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 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.
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 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.

Mercredi, 25 avril 2007

ARTICLE 11

Exonérations et limites que peuvent invoquer les préposés du transporteur

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

ARTICLE 12

Cumul d'actions en responsabilité

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

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

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

ARTICLE 13

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

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

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

ARTICLE 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.

ARTICLE 15

Notification de la perte ou des dommages survenus aux bagages

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

ARTICLE 16

Délai de prescription pour les actions en responsabilité

1. Toute action en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, est soumise à une prescription de deux ans.
2. Le délai de prescription court:
 - a) dans le cas de lésions corporelles, à partir de la date du débarquement du passager;
 - b) dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès; le délai ne peut toutefois dépasser trois ans à compter de la date du débarquement;
 - c) dans le cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive.
3. La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas une 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.
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.

Mercredi, 25 avril 2007

ARTICLE 17

Jurisdiction compétente

1. Une action intentée en vertu des articles 3 et 4 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 État Partie à la présente Convention et conformément aux dispositions du droit interne de chaque État Partie en matière de compétence juridictionnelle dans les États où plusieurs tribunaux peuvent être saisis:

- 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'État du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet État et est soumis à la juridiction de celui-ci;
- d) le tribunal de l'État du lieu de conclusion du contrat de transport si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet État.

2. Une action intentée en vertu de l'article 4bis de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions auprès desquelles une action pourrait être intentée à l'encontre du transporteur ou du transporteur substitué conformément au paragraphe 1.

3. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel la demande d'indemnisation doit être soumise.

ARTICLE 17 bis

Reconnaissance et exécution

1. Tout jugement rendu par un tribunal compétent en vertu de l'article 17, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout État partie, sauf:

- a) si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou
- b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de préparer sa défense.

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe 1 est exécutoire dans chaque État partie dès que les procédures requises dans cet État ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

3. Un État Partie au présent Protocole peut appliquer d'autres règles pour la reconnaissance et l'exécution des jugements, sous réserve qu'elles aient pour effet d'assurer que les jugements soient reconnus et exécutés dans la même mesure au moins qu'en vertu des paragraphes 1 et 2.

ARTICLE 18

Nullité des dispositions 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

Mercredi, 25 avril 2007

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 19

Autres conventions sur la limitation de la responsabilité

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

ARTICLE 20

Dommmage 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 21

Transports commerciaux effectués par des personnes morales de droit public

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

ARTICLE 22

Déclaration de non-application

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

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.

Mercredi, 25 avril 2007

CLAUSES FINALES

[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]

ARTICLE 17

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature, au Siège de l'Organisation, du 1^{er} 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.
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.

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.

Mercredi, 25 avril 2007

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 4bis, 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 4bis, 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.
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.

Mercredi, 25 avril 2007

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 qui en résultent 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 point 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.

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;

Mercredi, 25 avril 2007

- 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) de tout dépôt d'un instrument de dénonciation du présent Protocole ainsi que de la date du dépôt et de la date à laquelle cette dénonciation 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.

FAIT À LONDRES le premier novembre 2002.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

ANNEXE À LA CONVENTION 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.

ANNEXE

TEXTE DE LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Article unique

(Non modifié)

Est autorisée l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (ensemble une annexe), adopté à Londres le 1^{er} novembre 2002, et dont le texte est annexé à la présente loi.