



**CONSEIL DE  
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 27 février 2006 (28.02)  
(OR. en)**

**6827/06**

**Dossier interinstitutionnel:  
2005/0241 (COD)**

**LIMITE**

**MAR 22  
ENV 127  
CODEC 195**

**PROPOSITION**

---

Origine: Commission

En date du: 24 février 2006

---

Objet: Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident

---

Les délégations trouveront ci-joint la proposition de la Commission transmise par lettre de Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur, à Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant.

---

p.j. : COM(2005) 592 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 23.11.2005  
COM(2005) 592 final

2005/0241 (COD)

Proposition de

**RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou  
par voie de navigation intérieure en cas d'accident**

(présentée par la Commission)

{SEC(2005) 1516}

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1) CONTEXTE DE LA PROPOSITION

- **Motivations et objectifs de la proposition**

Donnant suite à son Livre blanc de 2001 sur la politique des transports (COM(2001) 370), la Commission a présenté en 2002 une «Communication de la Commission concernant l'amélioration de la sécurité des bateaux à passagers dans la Communauté» (COM(2002) 158) dans laquelle elle exposait son point de vue sur certains éléments essentiels qui devraient entrer dans un régime praticable de responsabilité à l'égard des personnes transportées par mer, à mettre en place dans un proche avenir dans l'Union européenne. Ces éléments essentiels sont les suivants :

- Responsabilité sans faute plafonnée à un montant suffisamment élevé et responsabilité étendue en cas de faute ou de négligence. Le régime de responsabilité sans faute vise à améliorer la position des plaignants, puisque dans ce régime, il ne faut pas qu'il y ait faute ou négligence de la part du transporteur.
- Assurance obligatoire. Le régime de responsabilité doit être assorti d'exigences strictes en matière d'assurance pour produire des effets.
- Droit d'action directe. La possibilité pour les voyageurs de faire valoir leurs droits d'indemnisation directement auprès de l'assureur revêt une importance essentielle dans le domaine des transports maritimes, étant donné que le transporteur peut quelquefois être difficile à identifier et/ou qu'il peut être dans l'impossibilité de remplir complètement ses obligations financières.
- Transports à l'échelle nationale Le régime communautaire de responsabilité doit s'appliquer à tous les transports effectués dans la Communauté, y compris ceux qui sont effectués à l'intérieur d'un seul État membre.

Cette communication de 2002 coïncidait avec la révision, réalisée à l'échelle mondiale sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI), des règles internationales relatives à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer, autrement dit, la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

Dans cette communication, la Commission faisait valoir que les trois premiers éléments essentiels susmentionnés n'étaient pas suffisamment pris en compte dans la convention d'Athènes. Elle a cependant déclaré que si le nouveau régime international qui résulterait de la révision devait satisfaire aux exigences concernant l'ensemble des éléments essentiels susmentionnés, il serait préférable d'inscrire la mise en œuvre du régime de l'UE à l'intérieur de ce cadre international.

Le protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages a été adopté le 1<sup>er</sup> novembre 2002. La Commission estime qu'il répond aux trois premières exigences exposées dans la communication de 2002.

Les articles 10 et 11 de ce protocole établissent des règles relatives à la compétence judiciaire et à la reconnaissance et à l'exécution des jugements rendus en application du protocole. La Communauté a acquis une compétence exclusive dans ces matières depuis l'adoption du règlement (CE) n° 44/2001 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale. Ce règlement lie tous les États membres de l'UE, à l'exclusion du Danemark. Les articles 10 et 11 du protocole touchent à des matières régies par des dispositions du règlement (CE) n° 44/2001. En conséquence, les États membres ne peuvent, en dehors du cadre des institutions communautaires, contracter des obligations envers des pays tiers en rapport avec ces articles.

Pour ces motifs, la Commission a présenté le 24 juin 2003 une proposition de décision du Conseil concernant la conclusion par la Communauté européenne du protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (COM(2003) 375). Cette proposition visait à ce que la Communauté devienne une partie contractante au protocole d'Athènes dès que possible et que les États membres suivent son exemple avant la fin de 2005. La Commission regrette qu'aucun progrès n'ait été réalisé par le Conseil au sujet de cette proposition depuis décembre 2003.

Par ailleurs, pour établir un régime de responsabilité uniforme et adapté dans la Communauté, la conclusion du protocole d'Athènes par la Communauté doit être complétée par un règlement transposant les dispositions du protocole d'Athènes dans le droit communautaire.

En outre, la Commission a confirmé son intention de présenter cette proposition dans sa communication intitulée «Renforcer les droits des passagers au sein de l'Union européenne» (COM(2005) 46).

- **Contexte général**

L'historique de la convention d'Athènes de 1974 et de ses protocoles successifs est présenté dans la communication de la Commission de 2002 concernant l'amélioration de la sécurité des bateaux à passagers dans la Communauté. Aux fins de la présente proposition le «protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages» sera dénommé «convention d'Athènes de 2002».

Les principales caractéristiques de la convention d'Athènes de 2002 sont les suivantes :

- **Champ d'application**

La convention d'Athènes de 2002 s'applique à tous les bâtiments de mer à l'exclusion de tout véhicule sur coussin d'air.

La 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.»

Cependant, aux termes de la convention, seuls les navires autorisés à transporter plus de douze passagers sont tenus d'avoir un certificat d'assurance à bord.

– Responsabilité sans faute

La convention d'Athènes de 1974 instaure un régime de responsabilité pour faute, dans lequel un transporteur peut limiter sa responsabilité à 53 665 euros (46 666 DTS) par passager en cas de mort ou de lésions corporelles.

La convention d'Athènes de 2002 établit une distinction entre deux catégories de demandes d'indemnisation. Les dommages résultant de l'exploitation du navire dans des conditions où la possibilité d'intervention des passagers est très limitée (événements maritimes) relèvent d'un régime de responsabilité sans faute alors que les autres types de dommages corporels subis à bord font l'objet d'un régime de responsabilité pour négligence.

– Limites de responsabilité suffisantes

La convention d'Athènes de 2002 établit deux limites : 287 500 euros (250 000 DTS) en cas de la responsabilité sans faute, et 460 000 euros (400 000 DTS) en cas de la responsabilité pour faute. Cela représente une augmentation importante par rapport au montant de 53 665 euros (46 666 DTS) fixé dans la convention d'Athènes de 1974 et à la limite de 201 250 euros (175 000 DTS) établie dans une version ultérieure de la convention d'Athènes (protocole de 1990 à la convention d'Athènes) et dans le protocole de 1996 à la convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC).

– Responsabilité étendue en cas de faute ou de négligence

La convention d'Athènes de 1974 établissait un régime de responsabilité pour faute plafonnée à 53 665 euros (46 666 DTS). Les transporteurs pouvaient être déchus de leur droit de limiter leur responsabilité en cas de faute grave de leur part. Dans le cadre de la convention d'Athènes de 1974 et de la convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, le transporteur ne perd le droit de faire valoir sa limitation de responsabilité que lorsqu'il a agi «soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement». Il est clair que ces critères ne pourraient s'appliquer qu'à un nombre infime d'événements qui se produisent sur des bateaux à passagers et que cette limitation de la responsabilité peut être considérée comme intangible dans la pratique.

La convention d'Athènes de 2002 établit deux régimes :

- Pour les événements maritimes, la convention établit un nouveau système à deux niveaux. Un premier plafond de 287 500 euros (250 000 DTS) est fixé pour la partie relevant de la responsabilité sans faute, assorti d'une limite supérieure de 460 000 euros (400 000 DST) maximum «à moins que le transporteur ne prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.»
- Dans le cas des dommages non causés par un événement maritime, le transporteur est responsable à concurrence de 460 000 euros (400 000 DTS) «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.»

L'article 13 de la convention d'Athènes de 2002 ajoute: «Le transporteur est déchu du bénéfice (de ces) limites de responsabilité [...], 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 témérement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.»

- Régime applicable en cas de perte ou d'endommagement des bagages

La convention d'Athènes de 2002 établit un double régime :

«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.

« 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.»

La convention fixe une série de montants : par exemple, la responsabilité en cas de perte ou d'endommagement des bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à 2 587 euros (2 250 DTS) par passager et par transport.

- Assurance obligatoire.

La convention d'Athènes de 2002 impose une nouvelle exigence aux transporteurs, à savoir, celle d'être convenablement couverts par une assurance. L'inexistence de toute clause obligeant les transporteurs d'être assurés paraissait en effet inimaginable par rapport aux risques qu'implique le transport de centaines de milliers de passagers à bord d'un navire. Même s'il est vrai que la plupart des bateaux à passagers sont financièrement couverts, habituellement par une inscription dans un club de protection mutuelle et d'indemnisation, l'absence de toute exigence formelle en matière d'assurance n'était pas justifiée.

- Action directe (pour mémoire)
- Code de procédure

La convention d'Athènes de 2002 fixe des règles de procédure au civil, tel qu'un délai de prescription de deux ans. Elle contient aussi des règles relatives à la juridiction compétente et à l'exécution des jugements.

Il convient de noter que ces matières sont déjà régies par le règlement (CE) n° 44/2001, du 22 décembre, concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale. Les négociations relatives à la convention d'Athènes ont permis de maintenir l'application de ce règlement entre les États membres de l'UE (article 17 bis, paragraphe 3 de la convention), mais uniquement en ce qui concerne la reconnaissance et l'exécution des jugements. Aussi les règles de la convention relatives à la juridiction compétente prévalent-elles sur les règles correspondantes du règlement communautaire.

- **Dispositions en vigueur dans le domaine visé par la proposition**

Il n'existe aucune disposition en vigueur dans le domaine visé par la proposition.

- **Cohérence avec d'autres politiques et objectifs de l'Union**

La présente proposition s'inscrit dans le cadre de la politique de l'UE visant à s'attaquer aux risques rencontrés par les citoyens dans leur vie de tous les jours. Par ailleurs, l'uniformisation des règles en matière de responsabilité dans l'ensemble de l'UE contribue à la mise en place d'un environnement harmonisé et favorable pour les entreprises de transport de personnes. Les considérations qui précèdent font partie des objectifs stratégiques que la Commission a mis en avant dans sa communication du 26 janvier 2005 intitulée «Objectifs stratégiques 2005-2009 - Europe 2010: un partenariat pour le renouveau européen - Prospérité, solidarité et sécurité» (COM(2005) 12).

## 2) CONSULTATION DES PARTIES INTÉRESSÉES ET ANALYSE D'IMPACT

- **Consultation des parties intéressées**

*Méthodes de consultation utilisées, principaux secteurs visés et profil général des répondants*

La Commission a consulté les États membres et les principaux intéressés dans deux séries de consultations – en mai 2004 et en février 2005 – sur les principales caractéristiques de la proposition envisagée, dans le cadre du processus de consultation sur l'ensemble du troisième paquet législatif en matière de sécurité maritime.

*Synthèse des réponses reçues et de la façon dont elles ont été prises en compte*

L'idée de la Commission d'intégrer la convention d'Athènes dans le droit communautaire a été bien accueillie par toutes les parties qui ont répondu.

Cependant les représentants des armateurs se sont inquiétés du fait que le champ d'application serait étendu au trafic intérieur ainsi et aux transports par les voies de

navigation intérieures. La Commission a tenu compte de ces réserves dans son évaluation des incidences de la proposition. La Commission a toutefois conclu que cette extension était justifiée en raison des trop grandes différences dans les régimes de responsabilité existants. L'extension est également justifiée en raison du fait que les obligations d'assurance ne s'appliquent pas aux petits navires, qui ne sont pas autorisés à transporter plus de 12 passagers. Pour ces navires, la législation nationale restera d'application.

Le secteur (armateurs et clubs de protection mutuelle et d'indemnisation) a également exprimé des réserves concernant la mise en œuvre de la convention d'Athènes de 2002, et en particulier de son article 3, paragraphe 1 concernant la responsabilité des événements dus au terrorisme.

La Commission a pris acte du fait que ces questions sont déjà examinées à l'échelle mondiale par l'OMI et qu'il n'y a pas lieu à ce stade d'y donner des réponses à l'échelon régional. Il a été signalé qu'une solution serait trouvée au printemps de 2006, lors de la prochaine réunion du comité juridique de l'OMI, à travers un engagement des États d'émettre une clause de réserve lors de leur adhésion à la convention.

- **Obtention et utilisation d'expertise**

Il n'a pas été nécessaire de faire appel à des experts extérieurs.

- **Analyse d'impact**

Option 1: Mise en œuvre de la convention d'Athènes uniquement. Cette mise en œuvre serait réalisée par l'adoption par le Conseil de la proposition de juin 2003 de la Commission relative à l'adhésion de la Communauté et de ses États membres à la convention d'Athènes. Le régime serait seulement applicable au transport international.

Option 2: Intégration de la convention telle quelle. Le principal avantage de cette option serait d'assurer une interprétation uniforme de la convention par la Cour de justice. Les effets seraient semblables à ceux de l'option 1.

Option 3: Intégration de la convention moyennant certaines adaptations, telles que l'extension du champ d'application au trafic intérieur et aux transports par les voies de navigation intérieures. Dans cette option, tous les passagers bénéficieraient du nouveau régime établi par la convention et tous les transporteurs seraient soumis au même régime de responsabilité dans toute l'Europe.

La Commission a réalisé l'analyse d'impact prévue dans le programme de travail. Son rapport peut être consulté dans le document SEC(2005 1516).

### 3) **ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION**

- **Résumé des mesures proposées**

La proposition vise à incorporer la convention d'Athènes dans le droit communautaire, mais en y apportant les modifications suivantes :

- extension du champ d'application au trafic intérieur;



- extension du champ d’application aux voies de navigation intérieures;
- suppression pour les États membres de la possibilité prévue par la convention d’Athènes de 2002 de fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles prévues dans la convention;
- en cas d'endommagement ou de perte d'un équipement de mobilité ou d'un équipement médical appartenant à un passager à mobilité réduite, indemnisation équivalant au maximum à la valeur de remplacement de l'équipement;
- paiement d’avances comme dans les secteurs aérien et ferroviaire;
- informations préalables au voyage.

- **Base juridique**

Articles 71, paragraphe 2 et 80, paragraphe 2 du traité CE.

- **Principe de subsidiarité**

Le principe de subsidiarité s'applique dès lors que la proposition ne relève pas de la compétence exclusive de la Communauté.

Les objectifs de la proposition ne peuvent être réalisés de manière suffisante par les États membres pour les raisons suivantes.

Tant du point de vue du secteur que de celui des passagers, il est difficile de faire une distinction entre le trafic intérieur et le trafic international dans la Communauté. Il est de l’intérêt de toutes les parties concernées qu’un régime clair et uniforme soit appliqué au transport de passagers dans la Communauté.

Le risque existe que l’existence de normes nationales divergentes fausse la concurrence entre les transporteurs nationaux et entraîne une inégalité de traitement entre les citoyens des différents États membres lorsqu’ils voyagent à l’intérieur de la Communauté.

Les objectifs de la proposition pourront être mieux réalisés par une action de la Communauté pour les raisons suivantes :

L’action communautaire dans ce domaine garantira l’établissement d’un ensemble uniforme de règles régissant la responsabilité pour tous les trajets, qu'ils soient effectués sur des lignes internationales, intracommunautaires ou nationales.

En outre, cette initiative de l’UE garantira que la convention d’Athènes sera mise en œuvre et interprétée d’une manière uniforme dans tous les États membres.

La protection des passagers est un des objectifs de la politique communautaire des transports. Pour les raisons expliquées ci-dessus, les questions relatives à la responsabilité du transporteur et des droits des passagers victimes d'un accident sont mieux traitées au niveau de l'Union européenne.

La proposition est donc conforme au principe de subsidiarité.

- **Principe de proportionnalité**

La proposition respecte le principe de proportionnalité pour les raisons suivantes :

Les adaptations apportées par le règlement à la convention, par exemple en ce qui concerne les informations à fournir avant le voyage, sont des compléments naturels au régime instauré par la convention.

La principale charge financière et administrative sera supportée par les gouvernements nationaux, qui devront s'occuper des certificats d'assurance, non seulement pour les transporteurs opérant sur des trajets internationaux (comme le prévoit la convention d'Athènes), mais également pour les transporteurs effectuant des transports nationaux, et pour les transporteurs utilisant les voies de navigation intérieures.

- **Choix des instruments**

Instrument proposé: règlement.

D'autres moyens ne seraient pas appropriés pour la raison suivante:

Dans ce domaine, la Commission suit la même approche que celle qu'elle a choisie pour incorporer les conventions internationales applicables en matière de responsabilité des transporteurs aériens et des entreprises de chemin de fer.

#### 4) **INCIDENCE BUDGÉTAIRE**

La proposition n'a aucune incidence sur le budget de la Communauté.

#### 5) **INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES**

- **Réexamen/révision/clause de suppression automatique**

La proposition inclut une clause de réexamen.

La proposition inclut une clause de révision.

- **Espace économique européen**

Le texte proposé présente de l'intérêt pour l'EEE; il convient par conséquent qu'il lui soit étendu.

- **Explication détaillée de la proposition**

Article premier

La Commission propose ce nouvel acte du droit communautaire pour assurer une application complète, uniforme et simultanée des dispositions de la convention d'Athènes de 2002 pour tous les passagers des navires, quel que soit le trajet effectué : international, intracommunautaire, national ou non maritime.

## Article 2

Le champ d'application du règlement proposé est plus vaste que celui de la convention d'Athènes de 2002. Il comprend le champ d'application de la convention d'Athènes (afin de rendre la totalité de cette convention exécutoire dans l'UE), et est étendu (a) au transport à l'intérieur d'un même État membre, et (b) au trafic sur les voies de navigation intérieures.

Les trois conditions fixées dans cet article 2, qui sont celles prévues dans la convention d'Athènes, garantissent que le règlement aura une portée assez large pour s'appliquer à la plupart des citoyens de l'Union européenne, même lors d'un voyage à l'étranger.

## Article 3

Le règlement proposé a été formulé de manière à assurer une correspondance exacte avec la convention d'Athènes de 2002 en faisant référence aux dispositions correspondantes de ladite convention. Cette méthode est la même que celle qui a été choisie pour incorporer la convention de Montréal dans le droit communautaire (règlement (CE) n° 889/2002).

## Article 4

Le règlement proposé vise à assurer une uniformité totale à l'intérieur de l'Union européenne en éliminant du texte de la convention d'Athènes de 2002 la possibilité pour les États membres de fixer des limites de responsabilité supérieures à celles prévues dans la convention.

Le paragraphe 2 est directement inspiré d'un amendement apporté par le Parlement européen à la proposition de règlement présentée par la Commission concernant les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

## Article 5

On a jugé utile d'introduire dans le régime communautaire une mesure supplémentaire qui n'est pas prévue dans la convention d'Athènes de 2002, à savoir le paiement d'avances comme cela est prévu dans les secteurs des transports aériens et ferroviaires.

## Article 6

Cette disposition concernant l'information des passagers est également une adaptation par rapport à la convention.

## Article 7

Pour évaluer le degré d'efficacité du règlement, et estimer s'il y a lieu de l'adapter, la Commission établira un rapport sur son application.

La participation du comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS), créé par le règlement 2099/2002 du 5 novembre 2002, facilitera, entre autres, la mise à jour du règlement en cas de modification de la convention d'Athènes de 2002 au niveau international.

## Article 8

En ce qui concerne l'entrée en vigueur du règlement, la Commission privilégiera certainement la date la plus proche compatible avec le processus législatif communautaire et la nécessaire adaptation du secteur.

Comme la Communauté et les États membres doivent devenir des parties contractantes à la convention d'Athènes de 2002, la Commission estime cependant qu'il convient d'envisager une entrée en vigueur simultanée de la convention d'Athènes de 2002 et du règlement communautaire.

## Annexe

Le texte de la convention d'Athènes de 2002 est annexé à la présente proposition à des fins de référence uniquement. Comme indiqué à l'article 1<sup>er</sup>, la convention d'Athènes pourra être modifiée à l'avenir. Ces modifications seront automatiquement incorporées dans la réglementation communautaire sauf si la Commission, assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) comme prévu à l'article 7, décide de les exclure du champ d'application du règlement.

Proposition de

## **RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

**relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident**

**(Texte présentant un intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 71, paragraphe 1 et son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission<sup>1</sup>,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>2</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>3</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité<sup>4</sup>,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans le cadre de la politique commune en matière de transports, il est nécessaire d'arrêter des mesures supplémentaires pour accroître la sécurité des transports maritimes et des transports par les voies de navigation intérieures. Ces mesures comprennent des règles de responsabilité pour les dommages causés aux passagers, puisqu'il est important d'assurer un niveau d'indemnisation convenable aux passagers victimes d'accidents maritimes ou d'accidents de navigation intérieure.
- (2) Le protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages a été adopté le 1<sup>er</sup> novembre 2002 sous les auspices de l'Organisation maritime internationale. [La Communauté a adhéré à ce protocole<sup>5</sup>].
- (3) La convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, modifiée par son protocole de 2002 (ci-après dénommée « la convention d'Athènes de 2002 ») s'applique uniquement aux transports internationaux. Sur le marché intérieur des transports maritimes, la distinction entre transport national et international a été éliminée et il convient donc d'avoir le même niveau et la même

---

<sup>1</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>2</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>3</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>4</sup> JO C [...] du [...], p. [...].

<sup>5</sup> Insérer la référence à la décision d'adoption du Conseil.

nature de responsabilité tant dans le transport international et national qu'au sein de la Communauté; le régime de la convention d'Athènes de 2002 devrait être étendu à la navigation intérieure.

- (4) Il convient d'obliger le transporteur à payer des avances en cas de décès ou de lésions corporelles d'un passager.
- (5) Les passagers doivent être convenablement informés des nouveaux droits qui leur sont conférés avant d'entamer leur voyage.
- (6) Toutes les modifications apportées à la convention seront incorporées dans le droit communautaire, à l'exception des modifications exclues selon la procédure visée à l'article 5, paragraphe 2 du règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) et modifiant les règlements en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution par les navires<sup>6</sup>.
- (7) L'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil<sup>7</sup> devrait assister la Commission dans la préparation et l'établissement du rapport sur le fonctionnement des nouvelles règles et dans la proposition de modifications de la convention d'Athènes de 2002.
- (8) Étant donné que les objectifs de l'action envisagée, à savoir, établir un ensemble unique de règles régissant les droits des transporteurs et des passagers en cas d'accident, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de la nécessité de garantir des limites de responsabilité identiques dans tous les États membres, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### *Article premier*

#### **Objet**

Le présent règlement établit un régime communautaire de responsabilité uniforme pour le transport de passagers par mer ou par voie de navigation intérieure.

À cette fin, le présent règlement incorpore les dispositions appropriées de la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, modifiée par son protocole de 2002, ci-après dénommée « la convention d'Athènes de 2002 » et étend

---

<sup>6</sup> JO L 324 du 29.11.2002, p. 1. Règlement modifié par le règlement (CE) n° 415/2004 de la Commission (JO L 68 du 6.3.2004, p. 10).

<sup>7</sup> JO L 208 du 5.8.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 724/2004 (JO L 129 du 29.4.2004, p. 1).

l'application de ces dispositions au transport par mer à l'intérieur d'un seul État membre ainsi qu'au transport international et national par voie de navigation intérieure.

## *Article 2*

### **Champ d'application**

Le présent règlement s'applique à tout transport international ou national, par mer ou par voie de navigation intérieure, lorsque

- (a) le navire bat le pavillon d'un État membre,
- (b) le contrat de transport a été conclu dans un État membre, ou
- (c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État membre.

## *Article 3*

### **Responsabilité du transporteur**

La responsabilité d'un transporteur ou d'un transporteur substitué envers les passagers et leurs bagages est régie par toutes les dispositions de la convention d'Athènes de 2002 relatives à cette responsabilité.

Les termes «transporteur» et «transporteur substitué» s'entendent au sens des définitions données à l'article 2 de la convention d'Athènes de 2002.

## *Article 4*

### **Limites de responsabilité**

L'article 7, paragraphe 2 de la convention d'Athènes de 2002, ne s'applique pas aux transports de passagers relevant du présent règlement sauf si tous les États membres s'accordent sur l'application de cette disposition dans le cadre d'une modification du présent règlement.

En cas de perte ou d'endommagement d'un équipement de mobilité ou d'un équipement médical appartenant à un passager à mobilité réduite, l'indemnité est égale, mais pas supérieure, à la valeur de remplacement de l'équipement.

## Article 5

### **Avances**

En cas de décès ou de lésions corporelles d'un passager, le transporteur paie une avance d'un montant suffisant pour couvrir les besoins économiques immédiats, dans un délai de quinze jours à compter de l'identification de la personne ayant droit à l'indemnisation. En cas de décès, cette avance ne peut être inférieure à 21 000 euros.

## Article 6

### **Information des passagers**

Le transporteur, le transporteur substitué et/ou le voyageur fournissent aux passagers, avant leur départ, des informations sur les droits que leur confère le présent règlement, notamment des informations sur les limites d'indemnisation en cas de décès, de lésions corporelles, ou de perte ou d'endommagement des bagages, le droit d'action directe à l'encontre de l'assureur ou de la personne fournissant la garantie financière, et le droit d'obtenir une avance.

Ces informations sont communiquées sous la forme la plus appropriée.

## Article 7

### **Rapport et modifications apportées à la convention d'Athènes de 2002**

Au plus tard trois ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, la Commission établit un rapport sur son application, qui tient compte, entre autres, de l'évolution de la situation économique et de l'évolution des travaux dans les enceintes internationales.

Ce rapport peut être accompagné d'une proposition de modification du présent règlement, ou d'une proposition à soumettre par la Communauté européenne aux enceintes internationales compétentes.

Dans ce contexte, la Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS), institué par l'article 3 du règlement (CE) n° 2099/2002.

Conformément à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 2099/2002, toute modification apportée à la convention d'Athènes de 2002 peut être exclue du champ d'application du présent règlement.

## Article 8

### **Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le jour [...] suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à compter [de la date de son entrée en vigueur ou de l'entrée en vigueur de la convention d'Athènes pour la Communauté, selon celle qui a lieu en dernier].



Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le [...]

*Par le Parlement européen*  
*Le Président*  
[...]

*Par le Conseil*  
*Le Président*  
[...]

## ANNEXE

### **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'affréteur 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;
  - (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 1bis**  
**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.

- 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.
- 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.

- (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 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.
- 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 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 4bis, 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 4bis, 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.

#### **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 témérement 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 témérement 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.

#### **ARTICLE 17** **Juridiction 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 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**

### **Dompage 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.

## **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<sup>er</sup> 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.
- 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.
- 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;
    - (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 4bis 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 4bis:

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.

## FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

### 1. DÉNOMINATION DE LA PROPOSITION :

Règlement sur les droits des passagers (Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident).

### 2. CADRE ABM / EBA (gestion/établissement du budget par activités)

Domaine politique : Energie et Transports

Activités : Transport Maritime et Fluvial, inter modalité.

### 3. LIGNES BUDGÉTAIRES

3.1 Lignes budgétaires (lignes opérationnelles et lignes connexes d'assistance technique et administrative (anciennes lignes BA), y compris leurs intitulées : Sans objet

3.2 Durée de l'action et de l'incidence financière : sans objet

3.3 Caractéristiques budgétaires (ajouter des lignes le cas échéant): sans objet

Ligne budgétaire	Nature de la dépense		Nouvelle	Participation AELE	Participation pays candidats	Rubrique PF
	DO/DNO	CD <sup>8</sup> / CND <sup>9</sup>	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	N° [...]
	DO/DNO	CD/CN D	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	N° [...]

---

<sup>8</sup> Crédits dissociés.

<sup>9</sup> Crédits non dissociés.



## 4. RÉCAPITULATIF DES RESSOURCES

### 4.1 Ressources financières

#### 4.1.1 Récapitulatif des crédits d'engagement (CE) et des crédits de paiement (CP)

millions d'euros (à la 3<sup>ème</sup> décimale)

Nature de la dépense	Section n°		Année n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 et ex. suiv.	Total
----------------------	------------	--	---------	-------	-------	-------	-------	------------------	-------

#### Dépenses opérationnelles<sup>10</sup>

Crédits d'engagement (CE)	8.1	a	0	0	0	0	0	0	néant
Crédits de paiement (CP)		b	0	0	0	0	0	0	néant

#### Dépenses administratives incluses dans le montant de référence<sup>11</sup>

Assistance technique et administrative – ATA (CND)	8.2.4	c	0	0	0	0	0	0	néant
--	-------	---	---	---	---	---	---	---	-------

#### MONTANT TOTAL DE RÉFÉRENCE

Crédits d'engagement		a+c	0	0	0	0	0	0	Néant
Crédits de paiement		b+c	0	0	0	0	0	0	Néant

#### Dépenses administratives non incluses dans le montant de référence<sup>12</sup>

Ressources humaines et dépenses connexes (CND)	8.2.5	d	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.054	0.324
Frais administratifs autres que les ressources humaines et coûts connexes, hors montant de référence (CND)	8.2.6	e	0	0	0	0	0	0	0

#### Total indicatif du coût de l'action

TOTAL CE y compris coût des ressources humaines		a+c+d+e	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL CP y compris coût des ressources humaines		b+c+d+e	0	0	0	0	0	0	0

<sup>10</sup> Dépenses ne relevant pas du Chapitre xx 01 du Titre xx concerné.

<sup>11</sup> Dépenses relevant de l'article xx 01 04 du Titre xx.

<sup>12</sup> Dépenses relevant du Chapitre xx 01, sauf articles xx 01 04 et xx 01 05.

## Détail du cofinancement

La proposition législative ne prévoit pas un cofinancement de la part des Etats membres

Millions d'euros (à la 3<sup>ème</sup> décimale)

Organisme de cofinancement		Année n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 et suiv.	Total
.....	f	0	0	0	0	0	0	0
TOTAL CE avec cofinancement	a+c+d +e+f	0	0	0	0	0	0	0

### 4.1.2 Compatibilité avec la programmation financière

- Proposition compatible avec la programmation financière existante.
- Cette proposition nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée des perspectives financières.
- Cette proposition peut nécessiter un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel<sup>13</sup> (relatives à l'instrument de flexibilité ou à la révision des perspectives financières).

### 4.1.3 Incidence financière sur les recettes

- Proposition sans incidence financière sur les recettes
- Incidence financière - L'effet sur les recettes est le suivant:

**Note: toutes les précisions et observations relatives à la méthode de calcul de l'effet sur les recettes doivent figurer dans une annexe séparée.**

Millions d'euros (à la 3<sup>ème</sup> décimale)

Ligne budgétaire	Recettes	Avant action [Année n-1]	Situation après l'action					
			[Année n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <sup>14</sup>
	a) Recettes en termes absolus		0	0	0	0	0	0
	b) Modification des recettes	Δ	0	0	0	0	0	0

<sup>13</sup> Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

<sup>14</sup> Des colonnes supplémentaires doivent être ajoutées le cas échéant, si la durée de l'action excède 6 ans.

4.2 Ressources humaines FTE (y compris fonctionnaires, personnel temporaire et externe) - voir détail sous le point 8.2.1

(Gestion par le personnel existant).

Besoins annuels	Année n (2007*)	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 et suiv.
Total des effectifs de ressources humaines	0	0	0	0	0	0

## 5. CARACTÉRISTIQUES ET OBJECTIFS

### 5.1 Réalisation nécessaire à court ou à long terme

Le règlement doit être mis en œuvre à court terme pour que les passagers puissent bénéficier d'une protection adaptée.

La méthode suivie est double : d'une part les Etats membres et la Communauté deviennent partie contractantes à la Convention d'Athènes de 2002. D'autre part, la Communauté incorpore cette Convention d'Athènes de 2002 dans son droit communautaire.

Mais bien évidemment, le niveau d'ambition de cette harmonisation des régimes de responsabilité est élevé. De ce point de vue, le régime mis en place par la Convention d'Athènes de 2002 sert de référence. Certaines adaptations à ce régime seront toutefois indispensables.

### 5.2 Valeur ajoutée de l'implication communautaire, compatibilité de la proposition avec d'autres instruments financiers et synergie éventuelle

Le fait que la Communauté devienne partie contractante à la Convention d'Athènes de 2002 permettra d'assurer l'uniformité de l'interprétation de ce protocole par la Cour de Justice, ce que le droit international public ne permet pas de faire.

L'incorporation de la Convention d'Athènes de 2002 permettra par ailleurs d'étendre le bénéfice de ses dispositions au transport à l'intérieur de chaque Etat membre et au transport par voie navigable. Cette même approche a été suivie dans le domaine aérien avec l'incorporation de la Convention de Montréal<sup>15</sup>.

La Commission saisit l'occasion de cette incorporation pour apporter quelques adaptations au régime mis en place par la Convention d'Athènes de 2002 : un dédommagement au juste prix des équipements pour personnes à mobilité réduite, une avance sur paiement pour tous les passagers et une obligation d'information pour les passagers.

---

<sup>15</sup> Règlement 889/2002 précité

5.3 Objectifs, résultats escomptés et indicateurs connexes de la proposition dans le cadre de la gestion par activités (ABM)

L'objectif est d'offrir le même cadre réglementaire en matière de responsabilité civile qui clarifie les droits et obligations des passagers comme des transporteurs à l'échelle de l'Union européenne.

5.4 Modalités de mise en œuvre (indicatives)

Indiquer ci-dessous la(les) modalité(s)<sup>16</sup> de mise en œuvre choisie(s).

**Gestion centralisée**

Directement par la Commission

Indirectement par délégation à:

des agences exécutives,

des organismes créés par les Communautés, tels que visés à l'article 185 du règlement financier,

des organismes publics nationaux/organismes avec mission de service public.

**Gestion partagée ou décentralisée**

avec des Etats membres

avec des pays tiers

**Gestion conjointe avec des organisations internationales (à préciser)**

Remarques:

Sans objet.

## 6. CONTRÔLE ET ÉVALUATION

Le règlement sera mis en œuvre le cas échéant par les tribunaux nationaux.

L'agence européenne de sécurité maritime contribuera au suivi de la mise en œuvre du règlement par les Etats membres.

6.1 Évaluation :

6.1.1 Évaluation ex-ante

Les impacts potentiels de l'action sont les suivants :

**Impact sur les passagers :** De toute évidence, les passagers auront à tirer le plus grand profit de l'adoption de ce règlement. Il est à noter que les nombreux échanges de vues avec l'industrie n'ont pas permis de conclure que l'augmentation du niveau d'indemnisation par

---

<sup>16</sup> Si plusieurs modalités sont indiquées, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques» du présent point.

rapport à la situation actuelle aura pour conséquence certaine l'augmentation du prix des billets de passage.

**Impact sur l'industrie :** Les intérêts des différents opérateurs convergent, dans le domaine maritime, dans la mesure où les transporteurs (co-contractants des passagers) sont le plus souvent propriétaires de navires et dans la mesure où les mutuelles d'assurance (P&I clubs) sont une émanation des propriétaires de navires eux-mêmes. Il faut savoir que la seule mise en œuvre de la Convention d'Athènes sans adaptation aucune aura un impact sur l'industrie. Ainsi, l'industrie a fait part de sa préoccupation quant aux montants jugés trop élevés prévus par la Convention. L'industrie a par ailleurs fait valoir que la Convention devrait être révisée pour tenir compte des spécificités des risques liés au terrorisme.

**Impact sur les administrations :** Les Etats du pavillon et les Etats du port sont affectés dans la mesure où ils doivent mettre en place un système d'octroi de certificats de garantie financière et de vérification de ces certificats. Cette charge administrative découle déjà de la mise en œuvre de la Convention et sera sensiblement plus lourde avec les adaptations préconisées par la Commission.

6.1.2 Mesures prises suite à une évaluation intermédiaire/ex-post (leçons tirées des expériences antérieures similaires)

Sans objet.

6.1.3 Conditions et fréquence des évaluations futures

Sans objet.

7. **MESURES ANTIFRAUDE**

Sans objet

## 8. DETAIL DES RESSOURCES

### 8.1 Objectifs de la proposition en termes de coûts : **sans objet**

*Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3<sup>ème</sup> décimale)*

(Indiquer les intitulés des objectifs, des actions et des réalisations / outputs)	Type de réalisation /output	Coût moyen	Année n		Année n+1		Année n+2		Année n+3		Année n+4		Année n+5 et suiv.		TOTAL	
			Nbre de réalisation s/outputs	Coût total	Nbre de réalisation s/outputs	Coût total	Nbre de réalisation s/outputs	Coût total	Nbre de réalisation s/outputs	Coût total	Nbre de réalisation s/outputs	Coût total	Nbre de réalisation s/outputs	Coût total	Nbre de réalisation s/outputs	Coût total
OBJECTIF OPÉRATIONNEL n°1 <sup>10</sup> ...																
<b>Action 1.....</b>																
- Réalisation 1																
- Réalisation 2																
<b>Action 2.....</b>																
- Réalisation 1																
Sous-total Objectif 1																
OBJECTIF OPÉRATIONNEL N°2...																
<b>Action 1.....</b>																
- Réalisation 1																
Sous-total Objectif 2																

<sup>10</sup> Tel que décrit dans la partie 5.3.

OBJECTIF OPÉRA- TIONNEL N° n																
Sous-total Objectif n																
<b>COÛT TOTAL</b>																

## 8.2 Dépenses administratives

### 8.2.1 Effectifs et types de ressources humaines

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par utilisation des ressources existantes et/ou supplémentaires ( <b>nombre de postes/FTE</b> )					
		Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5
Fonctionnaires ou agents temporaires <sup>11</sup> (06 01 01)	A*/AD	0	0	0	0	0	0
	B*, C*/AST	0	0	0	0	0	0
Personnel financé <sup>12</sup> par art. XX 01 02		0	0	0	0	0	0
Autres effectifs financés <sup>13</sup> par art. XX 01 04/05		0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>		0	0	0	0	0	0

### 8.2.2 Description des tâches découlant de l'action : taches

Sans objet

### 8.2.3 Origine des ressources humaines (statutaires)

- Postes actuellement affectés à la gestion du programme à remplacer ou à prolonger
- Postes pré alloués dans le cadre de l'exercice de APS/APB pour l'année n
- Postes à demander lors de la prochaine procédure de APS/APB
- Postes à redéployer en utilisant les ressources existantes dans le service concerné (redéploiement interne)
- Postes nécessaires pour l'année n mais non prévus dans l'exercice de APS/APB de l'exercice concerné

<sup>11</sup> Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

<sup>12</sup> Dont le coût n'est PAS couvert par le montant de référence.

<sup>13</sup> Dont le coût est inclus dans le montant de référence.



8.2.4 Autres dépenses administratives incluses dans le montant de référence  
(XX 01 04/05 – Dépenses de gestion administrative)

millions d'euros (à la 3<sup>ème</sup> décimale)

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5 et suiv.	TOTAL
<b>1. Assistance technique et administrative (comprenant les coûts de personnel afférents)</b>							0
Agences exécutives <sup>14</sup>							0
Autre assistance technique et administrative							0
- <i>intra muros</i>							0
- <i>extra muros</i>							0
<b>Total assistance technique et administrative</b>							0

8.2.5 Coût des ressources humaines et coûts connexes non inclus dans le montant de référence

millions d'euros (à la 3<sup>ème</sup> décimale)

Type de ressources humaines	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5 et suiv.
Fonctionnaires et agents temporaires (06 01 01)	0.	0	0	0	0	0
Personnel financé par art. XX 01 02 (auxiliaires, END, personnel intérimaire, etc.) (indiquer la ligne budgétaire)	0	0	0	0	0	0
<b>Coût total des ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)</b>	0	0	0	0	0	0

Calcul – *Fonctionnaires et agents temporaires*

*Sans objet*

Calcul - *Personnel financé par article XX 01 02*

*Sans objet*

<sup>14</sup> Il convient de mentionner la fiche financière législative se rapportant spécifiquement à l'agence/aux agences exécutive(s) concernée(s).

## 8.2.6 Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence

millions d'euros (à la 3<sup>ème</sup> décimale)

	Année n	Année n+1	Année n+2	Année n+3	Année n+4	Année n+5 et suiv.	TOTAL
XX 01 02 11 01 – Missions	0	0	0	0	0	0	0*
XX 01 02 11 02 – Réunions et conférences	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 03 - Comités <sup>15</sup>	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 04 - Études et consultations	0	0	0	0	0	0	0
XX 01 02 11 05 - Systèmes d'information	0	0	0	0	0	0	0
<b>2. Total autres dépenses de gestion (XX 01 02 11)</b>	0	0	0	0	0	0	0
<b>3. Autres dépenses de nature administrative</b> (préciser en indiquant la ligne budgétaire)	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total des dépenses administratives autres que ressources humaines et coûts connexes (NON inclus dans le montant de référence)</b>	0	0	0	0	0	0	0

\* sans impact sur le budget actuel des missions

Calcul - *Autres dépenses administratives non incluses dans le montant de référence*

Sans objet

<sup>15</sup> Préciser le type de comité ainsi que le groupe auquel il appartient.