

N° 270

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2013-2014

Enregistré à la Présidence du Sénat le 8 janvier 2014

PROJET DE LOI

autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages,

PRÉSENTÉ

au nom de M. Jean-Marc AYRAULT,

Premier ministre

Par M. Laurent FABIUS,

ministre des affaires étrangères

(Envoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le Règlement.)

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

La convention d'Athènes de 1974 telle qu'amendée par le protocole de 2002¹ contient trente-cinq articles ainsi qu'une annexe sur le certificat d'assurance ou autre garantie financière.

L'article 1^{er} définit certains termes de la convention. Le « transporteur » est « la personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu ». Le « passager » désigne « toute personne transportée sur un navire en vertu d'un contrat de transport ou 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 ».

La convention d'Athènes est applicable à tous les bâtiments de mer à l'exclusion des véhicules sur coussin d'air. Elle s'applique au « transport international », c'est-à-dire « 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 ».

¹ Bien que le Parlement soit invité à autoriser l'adhésion au protocole de 2002 à la convention d'Athènes, est soumis à son examen non seulement le texte du protocole proprement dit, mais aussi le texte de la convention d'Athènes tel que modifié et complété par le protocole. L'article 15§3 du protocole énonce que « les articles 1 à 22 de la convention, telle que révisée par le présent protocole, conjointement avec les articles 17 à 25 du présent protocole ainsi que son annexe, constituent et sont appelés la convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages ». Sauf indication contraire, ce sont donc les articles de ce texte consolidé qui sont présentés dans l'exposé des motifs.

L'**article 2** précise que la convention s'applique à tout transport international lorsque le navire bat le pavillon d'un État partie, ou lorsque le contrat de transport a été conclu dans un État partie, ou lorsque selon le contrat de transport le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État partie.

L'**article 3** définit les principes de responsabilité du transporteur en fonction du type de préjudice subi par la victime. Quatre types de préjudices sont envisagés. Selon les cas, il s'agit d'une responsabilité sans faute (ou responsabilité objective) ou d'une responsabilité pour faute.

1° Article 3§1 : En cas de préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par un événement maritime², le transporteur est responsable, même sans faute, dans la limite de 250 000 unités de compte³.

Toutefois, le transporteur peut s'exonérer de sa responsabilité s'il apporte la preuve que :

- l'événement résulte d'un « acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection » (voir ci-après les modifications apportées par la réserve et les lignes directrices de l'office des migrations internationales en matière de risques de guerre) ou d'un « phénomène naturel exceptionnel, inévitable et irrésistible » ;

- l'événement résulte en totalité du fait d'un tiers qui a « délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'événement ».

Dans le cas où le préjudice d'un passager dépasse la limite de 250 000 unités de compte, le transporteur est responsable, à moins qu'il ne prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part (responsabilité pour faute présumée).

2° Article 3§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 le fait générateur du préjudice est imputable à sa faute ou à sa négligence. La charge de la preuve repose sur le demandeur (responsabilité pour faute prouvée).

² Aux termes de l'article 3§5 *a*, un 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 ».

³ Aux termes de l'article 9§1, l'unité de compte est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international.

3° Article 3§3 : En cas de préjudice résultant de la perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine⁴, le transporteur est responsable si l'événement générateur du préjudice résulte de sa faute ou de sa négligence. La responsabilité du transporteur est présumée si le préjudice est causé par un événement maritime.

4° Article 3§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 présumé responsable, sauf s'il prouve que l'événement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part.

L'**article 4** vise la situation du « transporteur substitué », c'est-à-dire la « 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 »⁵. Dans le cas où tout ou partie du transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable pour l'ensemble du transport. Il est responsable des actes et omissions du transporteur substitué ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

L'**article 4 bis** oblige le transporteur dont le navire est immatriculé dans un État partie et est autorisé à transporter plus de douze personnes à souscrire une assurance ou une autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire. La limite de l'assurance obligatoire ou d'une autre garantie financière ne doit pas être inférieure à 250 000 unités de compte par passager pour un même événement.

Un certificat attestant qu'une assurance ou une autre garantie financière est en cours de validité est délivré ou visé par l'État de pavillon, ou, au cas où le navire bat le pavillon d'un État qui n'est pas partie à la convention, par tout État partie. Les certificats délivrés par un État partie sont acceptés par tous les États parties, même lorsque le navire n'est pas immatriculé dans un État partie. Un État peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat. Ce dernier doit être conforme au modèle figurant à l'annexe de la convention et se trouver à bord du navire.

⁴ Aux termes de l'article 1§6, les bagages de cabine désignent « les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle ».

⁵ Article 1§1 b

Les États parties doivent non seulement interdire l'exploitation des navires battant leur pavillon n'étant pas munis de ce certificat, mais aussi s'assurer que tout navire faisant escale dans un de leurs ports dispose bien de ce certificat.

Pour faciliter l'indemnisation des victimes, toute demande en réparation couverte par une assurance ou autre garantie financière peut être formée directement contre l'assureur ou la personne fournissant la garantie financière. Dans un tel cas, le montant de 250 000 unités de compte constitue la limite de responsabilité de l'assureur, même si le transporteur ou le transporteur substitué n'est pas en droit de limiter sa responsabilité.

L'**article 5** énonce que le transporteur n'est pas responsable en cas de perte ou de dommages survenus à des « biens de valeurs »⁶, sauf s'ils ont été déposés auprès du transporteur qui a convenu de les garder en sûreté. Dans cette dernière hypothèse, le transporteur est responsable jusqu'à une limite fixée à 3375 unités de compte par passager et par transport. Une limite plus élevée peut être fixée d'un commun accord entre le passager et le transporteur.

L'**article 6** prévoit que la faute ou la négligence du passager peut conduire le tribunal saisi à écarter ou atténuer la responsabilité du transporteur, si ce dernier 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 la négligence du passager.

Les **articles 7 et 8** fixent les limites de responsabilité du transporteur. L'**article 7** fixe à 400 000 unités de compte par passager pour un même événement la limite de responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager. Un État partie peut définir une limite plus élevée. L'**article 8** précise la limite de responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages et aux véhicules : 2250 unités de compte par passager et par transport pour les bagages de cabines, 12 700 unités de compte par véhicule et par transport pour les véhicules, 3375 unités de compte par passager et par transport pour les autres bagages. En vertu de l'**article 10**, le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées. Conformément à l'**article 11**, les limites de responsabilité peuvent être invoquées par le préposé ou le mandataire du transporteur ou du transporteur substitué, au cas où une action est intentée contre lui, s'il

⁶ Cette expression désigne « 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 ».

démontre avoir agi dans l'exercice de ses fonctions. Ces limites de responsabilité 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 (**article 12**). Le propriétaire est déchu du droit d'invoquer les 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 témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement ». La même disposition s'applique au préposé ou au mandataire du transporteur ou du transporteur substitué (**article 13**).

Afin de remédier à la difficulté de trouver sur le marché de l'assurance une couverture répondant aux exigences de la convention en ce qui concerne les risques de guerre et de terrorisme, difficulté qui mettait en péril l'entrée en vigueur de la convention, le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale a adopté le 19 octobre 2006 le texte d'une réserve et de lignes directrices relatif aux risques de guerre et aux autres risques⁷. Les États sont invités à exprimer cette réserve ou une déclaration ayant le même effet lors du dépôt de leur instrument exprimant leur consentement à être lié par la convention. Aux termes du texte de la réserve, les gouvernements se réservent le droit et s'engagent à limiter la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles causées par l'un quelconque des risques de guerre au plus petit des deux montants suivants :

- 250 000 unités de compte par passager pour un même événement ;
- 340 millions unités de compte au total par navire pour un même événement.

En conséquence, la limite de l'assureur en cas de mort ou de lésions corporelles causées par l'un quelconque des risques de guerre doit correspondre à ces limites. De même, les certificats d'assurance qui seront délivrés par les États parties rendront compte des limitations de responsabilité. Conformément aux lignes directrices, ces derniers devraient être délivrés « sur la base d'un engagement de la part d'un assureur

⁷ Source : document LEG 92/13, Rapport du Comité juridique sur les travaux de sa quatre-vingt-douzième session, novembre 2006, annexe 5. Les lignes directrices (ou directives) pour l'application de la convention d'Athènes et le texte de la réserve figurent également en annexe de la Lettre circulaire de l'OMI n° 2758 du 20 novembre 2006. Au sens des lignes directrices, le risque de guerre inclut les actes de terrorisme.

couvrant les risques de guerre et d'un autre assureur couvrant les risques non liés à la guerre ». Les deux assureurs ne devraient pas être conjointement et solidairement responsables. Les deux types de couverture d'assurance peuvent être assujettis à un certain nombre de clauses. Des modèles d'engagement des assureurs (« carte bleue ») et de certificats d'assurance couvrant les risques de guerre ou excluant les risques de guerre figurent en appendice des lignes directrices.

Il convient de noter qu'en application de l'**article 19**, la convention d'Athènes ne modifie en rien les droits et devoirs 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.

L'**article 15** oblige le passager à notifier au transporteur ou à son mandataire la perte ou les dommages survenus à ses bagages⁸, sous peine d'être présumé avoir reçu ses bagages en bon état.

L'**article 16** fixe à deux ans le délai de prescription de toute action en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, ou de la perte ou de dommages survenus aux bagages. Cet article précise les modalités de calcul de ce délai, qui varient en fonction du type de préjudice.

Les **articles 17 et 17 bis** ont trait respectivement à la juridiction compétente et à la reconnaissance et l'exécution des jugements. Le demandeur peut engager une action en justice devant une juridiction de l'un des États suivants parties à la convention : État de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur, État du lieu de départ ou de destination stipulé dans le contrat de transport, État du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, État du lieu de conclusion du contrat de transport. Tout jugement définitif est reconnu dans les autres États parties, sauf « si le jugement a été obtenu frauduleusement » ou « si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de préparer sa défense ».

Les **articles 17 à 25** du protocole contiennent ses clauses finales. Le protocole entrera en vigueur douze mois après la date à laquelle dix États auront déposé auprès du Secrétaire général de l'office des migrations

⁸ Cette notification doit être effectuée avant ou pendant le débarquement du passager en ce qui concerne les bagages de cabine, avant ou pendant la livraison pour les autres bagages.

internationales leur instrument exprimant leur consentement à être lié par lui. Une procédure d'amendement tacite est instituée pour modifier les limites de responsabilité.

Telles sont les principales observations qu'appelle le protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (ensemble une annexe) qui, comportant des dispositions de nature législative, est soumis au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté au Sénat par le ministre des affaires étrangères, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique

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

Fait à Paris, le 8 janvier 2014

Signé : JEAN-MARC AYRAULT

Par le Premier ministre :

Le ministre des affaires étrangères,

Signé : LAURENT FABIUS

PROTOCOLE

à la convention d'Athènes de 1974

relative au transport par mer

de passagers et de leurs bagages

(ensemble une annexe),

adopté à Londres le 1^{er} novembre 2002

PROTOCOLE
à la convention d'Athènes de 1974
relative au transport par mer
de passagers et de leurs bagages
(ensemble une annexe)

Les États Parties au présent Protocole,

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

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

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

SONT CONVENU de ce qui suit :

Article 1^{er}

Aux fins du présent Protocole :

1. « Convention » désigne le texte de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.
2. « Organisation » désigne l'Organisation maritime internationale.
3. « Secrétaire général » désigne le Secrétaire général de l'Organisation.

Article 2

Le paragraphe 1 de l'article 1^{er} de la Convention est remplacé par le texte ci-après :

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

Article 3

1. Le paragraphe 10 de l'article 1^{er} de la Convention est remplacé par le texte ci-après :

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

2. Le texte ci-après est ajouté en tant que paragraphe 11 de l'article 1^{er} de la Convention :

11. « Secrétaire général » désigne le Secrétaire général de l'Organisation.

Article 4

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

« Article 3

Responsabilité du transporteur

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

- a) résulte d'un acte de guerre, d'hostilités, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ; ou
- b) résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer l'événement.

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

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

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

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

5. Aux fins du présent article :

- a) « événement maritime » désigne le naufrage, le chavirement, l'abordage ou l'échouement du navire, une explosion ou un incendie à bord du navire ou un défaut du navire ;
- b) « faute ou négligence du transporteur » comprend la faute ou la négligence des préposés du transporteur agissant dans l'exercice de leurs fonctions ;
- c) « défaut du navire » désigne tout mauvais fonctionnement, toute défaillance ou tout manque de conformité avec les règles de sécurité applicables s'agissant de toute

partie du navire ou de son équipement lorsqu'elle est utilisée pour la sortie, l'évacuation, l'embarquement et le débarquement des passagers ; ou lorsqu'elle est utilisée pour la propulsion, la manœuvre, la sécurité de la navigation, l'amarrage, le mouillage, l'arrivée à un poste à quai ou sur un lieu de mouillage ou le départ d'un tel poste ou lieu, ou la maîtrise des avaries après un envahissement ; ou lorsqu'elle est utilisée pour la mise à l'eau des engins de sauvetage ; et

d) Le « préjudice » exclut les dommages punitifs ou exemplaires.

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

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

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

Article 5

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

« Article 4 *bis*

Assurance obligatoire

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

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

- a) Nom du navire, numéro ou lettres distinctifs et port d'immatriculation ;
- b) Nom et lieu de l'établissement principal du transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport ;
- c) Numéro OMI d'identification du navire ;
- d) Type et durée de la garantie ;
- 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 déchargé 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 6

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

« Article 7

Limite de responsabilité en cas de mort et de lésions corporelles

1. La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager en vertu de l'article 3 est limitée, dans tous les cas, à 400 000 unités de compte par passager pour un même événement. Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.

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

Article 7

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

« Article 8

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

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

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

3. La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2, est limitée, dans tous les cas, à 3 375 unités de compte par passager et par transport.

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

Article 8

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

« Article 9

Unité de compte et conversion

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

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

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

Article 9

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

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

- a) Un délai de cinq ans à compter de la date du débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus tardive de ces deux dates étant prise en considération ; ou, si l'expiration du délai ci-après intervient plus tôt ;
- b) Un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le demandeur a eu connaissance ou aurait raisonnablement dû avoir connaissance de la lésion, de la perte ou du dommage causé par l'événement.

Article 10

L'article 17 de la Convention est remplacé par le texte ci-après :

« 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 l'État de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur ;
- b) Le tribunal de l'État de départ ou de l'État de destination stipulé dans le contrat de transport ;
- c) Le 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 ; ou
- 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 4 *bis* 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 11

Le texte ci-après est ajouté en tant qu'article 17 *bis* de la Convention :

« Article 17 *bis**Reconnaissance et exécution des jugements*

1. Tout jugement rendu par un tribunal compétent conformément à 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 présenter 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 12

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

« Article 18

Nullité de clauses contractuelles

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer toute personne responsable en vertu de la présente Convention de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par la présente Convention, sauf celle prévue au paragraphe 4 de l'article 8, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur ou au transporteur substitué, ou qui aurait pour

effet de restreindre le choix spécifié au paragraphe 1 ou au paragraphe 2 de l'article 17, est nulle et non avenue ; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente Convention. »

Article 13

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

« Article 20

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 14

Modèle de certificat

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

2. Le texte suivant est ajouté en tant qu'article 1^{er} *bis* de la Convention :

« Article 1^{er} *bis**Annexe*

L'Annexe de la présente Convention fait partie intégrante de la Convention. »

Article 15

Interprétation et application

1. La Convention et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.

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

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

Article 16

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

Article 22 *bis**Clauses finales de la Convention*

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

CLAUSES FINALES

Article 17

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature, au siège de l'Organisation, du 1^{er} mai 2003 au 30 avril 2004 et reste ensuite ouvert à l'adhésion.

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

- a) Signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ; ou
- b) Signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation ; ou
- c) Adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument 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 4 *bis*, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 de la Convention, telle que révisée par le présent Protocole.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 le présent Protocole ou y ont adhéré :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 25

Langues

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

FAIT À LONDRES ce premier novembre deux mille deux.

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

*
* *

ANNEXE

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

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

NOM DU NAVIRE	NUMÉRO OU LETTRES distinctifs	NUMÉRO OMI d'identification du navire	PORT d'immatriculation	NOM ET ADRESSE complète de l'établissement principal du transporteur qui assure effectivement le transport

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

Type de garantie

Durée de la garantie

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

Nom

Adresse

Le présent certificat est valable jusqu'au

Délivré ou visé par le Gouvernement de

.....
(nom complet de l'État)

OU

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

Le présent certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement de (nom complet de l'État) par (nom de l'institution ou de l'organisme)

A (lieu) le (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.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères

PROJET DE LOI

autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

NOR : MAEJ1310881L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I. Situation de référence et objectifs de la Convention

- **Situation de référence**

Le transport par mer de passagers et de leurs bagages atteint des niveaux inégalés. En 2010, le nombre total de passagers transportés par mer en métropole atteint les **28,2 millions**, dont 24,8 hors croisières¹. Ce marché recouvre à la fois les transports nationaux et internationaux. Sur la façade nord, les dessertes internationales concernent les liaisons entre la France, le Royaume-Uni et l'Irlande. Les compagnies présentes sur le secteur transmanche sont Brittany Ferries, Louis Dreyfus Armateurs (LDA Lines) et My Ferry Link. Chaque année, environ 10 millions de passagers transitent par le port de Calais. Sur la façade Atlantique, Brittany Ferries dessert l'Espagne à partir de l'Angleterre dans le cadre de son autoroute de la mer. Par ailleurs, LDA Lines exploite depuis septembre 2010 l'autoroute de la mer entre la France (Montoir-de-Bretagne) et l'Espagne (Gijon). Sur la façade méditerranéenne, le trafic international concerne les liaisons vers le Maghreb. Les compagnies françaises présentes sur ce segment sont la Société nationale Corse Méditerranée (SNCM) et la Compagnie Méridionale de Navigation (CMN).

¹ Source : Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, Direction des services de transport, Sous-direction des ports et du transport fluvial, « Bilan annuel des ports maritimes et voies navigables », Résultats 2010 provisoires, 62 pages.

Les **croisières** occupent une part économique importante dans le secteur du transport international de passagers. Le nombre de croisiéristes a atteint 19,5 millions de passagers au niveau mondial en 2009². En 2010, en France, le marché de la croisière a affiché une croissance record de 12 % avec un total de 387 000 passagers³. Désormais, le marché français est le septième au monde et le quatrième en Europe. Les opérateurs français présents dans le secteur de la croisière sont la Compagnie du Ponant, Croisimer, Croisières de France, Club Med. La flotte française compte neuf navires pour 94 000 tonneaux et une capacité totale de 3000 passagers. Les navires affectés à la croisière connaissent une tendance à la démesure dans leur taille et leur capacité d'accueil. La capacité standard des navires de croisières des grandes compagnies est comprise entre 2500 et 3800 passagers. Les deux plus grands navires de croisière du monde sont l'*Oasis of the Seas* et l'*Allure of the Seas* exploités par la compagnie RCCL (Royal Caribbean Cruise Line). Ils peuvent accueillir à leur bord 6296 passagers et 2165 personnels d'équipage, soit une capacité totale de 8500 personnes.

Les **accidents** en mer de navires à passagers peuvent causer un grand nombre de victimes. Quelques dates peuvent ici être rappelées : le naufrage en mars 1987 du navire *Herald of Free enterprise* quittant le port de Zeebrugge (Belgique) avec sa porte avant ouverte (188 morts) ; l'ouverture de la porte avant du navire *Estonia* en mer Baltique en 1994 (852 morts) ; le chavirage du navire *Joola* au large des côtes de Gambie en 2002 (1864 morts) ; le naufrage du *Costa Concordia* en janvier 2012 (32 morts). Ces catastrophes rendent nécessaire l'encadrement de l'activité de transport international de passagers par mer, en particulier la définition d'un régime efficace de responsabilité du transporteur et d'indemnisation des victimes en cas d'accident. Tel est l'objet du Protocole à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, adopté à Londres le 1^{er} novembre 2002.

- **Objectifs de la Convention**

Le Protocole adopté en 2002 modifie la convention initiale, adoptée en 1974, entrée en vigueur en 1987, à laquelle la France n'est pas partie. Son article 15 énonce que « la Convention [adoptée en 1974] et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument ». La « Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages » correspond donc au texte consolidé de la Convention d'Athènes (ci-après : « la Convention ») tel que modifié par le Protocole relevant à ce titre de la procédure de l'article 53 de la Constitution.

² Données extraites de l'Etude du suivi de l'offre et de la demande de transport maritime – Analyse explicative sur l'évolution du transport maritime international (2009), Bureaux d'études BRS-MLTC, juin 2010.

³ Les données sur la croisière sont extraites du rapport intitulé « Analyse de la conjoncture économique : le transport maritime 1^{er} semestre 2011 », auteur : Lisa Sutto, Mission de la flotte de commerce, Direction des affaires maritimes, Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, 2011, 25 pages.

La Convention vise à unifier les règles nationales applicables en matière de responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident et de réparation des dommages subis par les passagers. Le souci de faciliter aux victimes l'indemnisation de leurs préjudices constitue le fil conducteur des adaptations successives du texte de la convention initiale⁴. Il s'exprime dans le Protocole de 2002 par les dispositions suivantes :

- Mise en place d'un régime de responsabilité objective du transporteur (responsabilité sans faute) ;
- Fixation de limites élevées de responsabilité ;
- Obligation pour le transporteur de souscrire une assurance couvrant sa responsabilité ;
- Possibilité pour une victime de demander réparation directement auprès de l'assureur.

II. Conséquences estimées de la mise en œuvre de la Convention

● Conséquences économiques

Elles concernent les armateurs. Le marché de l'assurance offre déjà des couvertures de responsabilité permettant de satisfaire aux conditions fixées par la Convention d'Athènes dans le cadre des polices d'assurance « risques standards » ou de responsabilité civile qui sont proposés par les assureurs maritimes, principalement par les Protection & Indemnity Clubs. Les incidences économiques que pourrait avoir l'adhésion au Protocole de 2002 sont difficiles à évaluer étant donné le caractère très aléatoire d'événements maritimes comme les accidents de navires à passagers. En outre, les coûts de la réassurance au plan mondial peuvent interférer dans l'augmentation des primes d'assurance.

En ce qui concerne le risque de guerre ou de terrorisme, les transporteurs devront se procurer des garanties spécifiques afin de se conformer aux obligations qui découlent des lignes directrices d'application de la Convention. Ces garanties sont susceptibles de se traduire par un coût financier nouveau pour les transporteurs. Toutefois, l'évaluation reste très approximative, le produit « risque de guerre » n'étant pas disponible actuellement.

En tout état de cause, il est peu probable que l'entrée en vigueur de la Convention aura des répercussions sur le coût des billets de passage ou des titres de croisière, le coût de l'assurance étant une composante résiduelle dans le coût global du transport et étant surtout sensible à la sinistralité.

● Conséquences sociales

L'adhésion au Protocole de 2002 n'aura pas d'incidences sociales, la Convention ne concernant pas l'emploi à bord des navires de passagers.

● Conséquences financières

Mis à part les coûts liés à la délivrance du certificat d'assurance, les effets de l'adhésion au Protocole sont relativisés à l'égard des armateurs par le fait qu'ils sont déjà assurés pour la plupart.

⁴ Pour un historique de ces adaptations, lire ci-dessous la rubrique « Historique des négociations ».

A l'égard des passagers, il est indéniable que l'adhésion au Protocole aura des répercussions positives. Les montants assurés auxquels ils peuvent prétendre pourront être plus facilement recouverts auprès des assureurs dans le cadre du mécanisme de l'action directe mis en place par le Protocole.

Pour l'Etat, l'adhésion au Protocole n'aura pas de répercussions financières.

- **Conséquences environnementales**

L'adhésion au Protocole de 2002 n'aura pas d'incidences environnementales.

- **Conséquences juridiques**

Il convient d'analyser l'articulation de la Convention avec le droit international, européen et national positif, ainsi que les modifications qui devront être apportées dans ce dernier.

- **L'articulation de la Convention d'Athènes avec la Convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes**

La Convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (ci-après : la Convention « LLMC », *pour Limitation of Liability for Maritime Claims*), prévoit une limite de responsabilité spécifique applicable aux créances de passagers. En vertu de son article 7, « *dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est fixée à un montant de 175 000 unités de compte multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat* ».

Conformément à l'article 19 de la Convention d'Athènes, le transporteur conserve le droit de se prévaloir des limites établies par les « conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ». Il en résulte que s'appliquera aux créances de passagers la limite de responsabilité la plus basse calculée en application de la Convention d'Athènes ou de la Convention LLMC. Ainsi, dans les cas où la limite de responsabilité du transporteur de passagers prévue par la Convention d'Athènes s'avérerait supérieure au plafond fixé dans la Convention LLMC, le transporteur pourra se prévaloir de la limite de responsabilité prévue à l'article 7 de la Convention LLMC.

- **L'articulation de la Convention d'Athènes avec le droit de l'Union européenne**
 - **Conséquences de l'entrée en vigueur de la Convention d'Athènes 2002 avec le règlement (CE) n° 392/2009 du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident**

L'articulation entre la Convention d'Athènes et le règlement (CE) n° 392/2009 du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident ne pose pas de problème particulier, ce règlement incorporant dans le droit de l'Union européenne la Convention d'Athènes. Il étend les dispositions de la convention au cabotage maritime national à bord de navires des classes A et B⁵ au sens de la directive 98/18/CE du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (exemples : la desserte de la Corse, la desserte des Iles Atlantique). Il confère un caractère contraignant aux lignes directrices de l'OMI sur le risque de guerre⁶ et introduit plusieurs dispositions favorables aux passagers non prévues par la Convention d'Athènes, relatives en particulier à l'indemnisation en cas de perte ou dommages occasionnés à des équipements de mobilité utilisés par des passagers à mobilité réduite, au versement d'avances, ainsi qu'à l'information des passagers sur leurs droits. Il est en vigueur depuis le 31 décembre 2012⁷. Le cadre juridique établissant les droits des passagers et mis en place par ce règlement a été complété par l'adoption du règlement (UE) n°1177/2010 du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure.

- **Compétence juridictionnelle, reconnaissance et exécution des jugements : l'articulation de la Convention d'Athènes avec le règlement (CE) n°44/2001 du 22 décembre 2000 et les autres règles applicables à l'Union européenne**

La Convention contient deux articles relatifs à la juridiction compétente (article 17), ainsi qu'à la reconnaissance et l'exécution des jugements (article 17 *bis*). Ces deux matières relèvent de la compétence exclusive de l'Union européenne en ce qu'elles ont une incidence sur le règlement (CE) n°44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (règlement dit « Bruxelles I »).

⁵ Comme l'énonce l'article 4 de cette directive, « les navires à passagers sont répartis en différentes classes en fonction de la zone maritime dans laquelle ils opèrent ».

⁶ Voir ci-dessus sous la rubrique « Conséquences économiques » et ci-dessous sous la rubrique « Historique des négociations ».

⁷ L'article 12 du règlement énonce que le règlement est applicable « à partir de la date d'entrée en vigueur de la convention d'Athènes pour la Communauté, et en tout état de cause, au plus tard le 31 décembre 2012 ». Les conditions d'entrée en vigueur du Protocole n'étant pas réunies (lire ci-dessous la rubrique « Etat des signatures et ratifications »), le règlement sera applicable à compter du 31 décembre 2012.

Lors du dépôt de son instrument d'adhésion⁸, l'Union européenne a fait application de l'article 17 *bis* § 3 de la Convention, qui permet aux Etats parties d'appliquer d'autres règles pour la reconnaissance et l'exécution des jugements, sous réserve que ces dernières assurent une reconnaissance et une exécution des jugements au moins aussi favorable qu'en vertu de la Convention. Ainsi, l'Union a fait une déclaration aux termes de laquelle les décisions rendues par un tribunal d'un Etat membre « sont reconnues et exécutées dans un Etat membre de l'Union européenne conformément aux règles de l'Union européenne applicables en la matière ». Lorsque la décision est rendue par un Etat tiers, elle est reconnue et exécutée dans les Etats membres conformément à la Convention de Lugano du 16 septembre 1988 ou à celle du 30 octobre 2007, selon que l'Etat qui a rendu la décision est partie au premier ou au second instrument⁹.

En revanche, les solutions énoncées par la Convention en ce qui concerne la juridiction compétente prévalent sur les règles applicables à l'Union européenne.

○ **L'adaptation du droit interne**

Dans la mesure où le règlement (CE) n°392/2009 précité, directement applicable aux Etats membres à compter du 31 décembre 2012, incorpore dans le droit de l'Union européenne les dispositions de la Convention, le droit interne ne devra être modifié qu'à la marge. Des mesures adaptées en matière de procédure de constitution de fonds de limitation en cas de sinistre devront être prises. Anticipant l'entrée en vigueur de ce règlement, une ordonnance¹⁰ a été prise en juin 2011 pour mettre en conformité le droit interne avec le règlement, notamment en ce qui concerne l'obligation d'assurance du transporteur (article L. 5123-2-II du code des transports) et la sanction applicable en cas de manquement à cette obligation (article L. 5123-6-1 du code des transports). Le règlement s'appliquant, comme expliqué ci-dessus, aux transports nationaux à bord de navires des classes A et B, l'article L. 5420-1 du code des transports énonce que le chapitre de ce code ayant trait au transport de personnes ne s'applique pas aux transports régis par le règlement (CE) n°392/2009, afin de circonscrire son application aux navires de classe C et D. Ce cadre juridique qui se caractérise par la coexistence de deux régimes de responsabilité – un pour les navires de classe A et B (règlement européen), un autre pour les navires de classe C et D (code des transports) – est discutable du point de vue des intérêts des passagers et de la simplicité juridique. La Commission n'a pas fait à ce jour de proposition d'extension du règlement (CE) n°392/2009 pour les navires de catégorie C et D¹¹.

⁸ Le Protocole est ouvert à l'adhésion des organisations régionales d'intégration économique (article 19 du Protocole).

⁹ La déclaration de l'Union européenne est disponible à l'article 2§3 de la décision du Conseil du 12 décembre 2011 concernant l'adhésion de l'Union européenne au protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, en ce qui concerne les articles 10 et 11 dudit protocole.

¹⁰ Ordonnance n°2011-635 du 9 juin 2011 portant diverses dispositions d'adaptation du code des transports au droit de l'Union européenne et aux conventions internationales dans les domaines du transport et de la sécurité maritime.

¹¹ L'article 1§3 du règlement n°392/2009 du 23 avril 2009 énonce qu'« au plus tard le 30 juin 2013, la Commission présente si nécessaire une proposition législative visant, notamment, à étendre le champ d'application du présent règlement aux navires des classes C et D au titre de l'article 4 de la directive 98/18/CE ».

- **Conséquences administratives**

Elles concernent d'une part, la délivrance des certificats d'assurance aux transporteurs dont les navires battent le pavillon français, d'autre part, le contrôle de la possession de ce certificat par les navires faisant escale dans les ports français.

- **La délivrance des certificats d'assurance**

L'administration des affaires maritimes, plus précisément les Directions interrégionales de la mer et le guichet unique du registre international français (RIF), sera chargée de cette délivrance. Le nombre des navires français concernés est d'environ vingt-cinq¹². La délivrance des certificats ne représente pas une charge de travail importante, les contrats élaborés par les compagnies d'assurance et les mutuelles étant standardisés et couvrant déjà les risques visés par la Convention, à l'exception du risque de guerre. La délégation de la délivrance des certificats à des organismes habilités est en cours de mise en place.

- **Le contrôle de la possession des certificats par les navires faisant escale dans les ports français**

Aux termes de l'article 4 *bis* § 13 de la Convention, les Etats Parties doivent s'assurer que tous les navires auxquels s'applique l'obligation de disposer à bord du certificat et faisant escale dans leurs ports disposent bien du certificat. Cette obligation de contrôle, relativement simple à réaliser, est déjà prévue par la directive 2009/16/CE du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port.

III. Application du Protocole de 2002 dans les collectivités régies par les articles 73 et 74 de la Constitution, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises

Il n'est pas prévu d'assortir l'adhésion au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 de réserves quant à son application dans ces territoires. Les règles propres au pavillon français en matière de sécurité ou de responsabilité sont appliquées quel que soit le registre d'immatriculation du navire.

IV. Historique des négociations

Le Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes a été adopté le 1^{er} novembre 2002 à l'issue d'une conférence diplomatique organisée au siège de l'OMI, peu de temps après le naufrage du navire *Joola* au large de la Gambie, qui a causé la mort de 1864 personnes.

¹² Source : base de données des navires du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (Direction des affaires maritimes).

Cet instrument modifie la convention initiale, adoptée à Athènes le 13 décembre 1974 et entrée en vigueur le 28 avril 1987. Deux protocoles antérieurs à celui de 2002 ont été adoptés, le premier le 19 novembre 1976, le second le 29 mars 1990. La convention initiale établissait un régime de responsabilité pour faute, présumée en cas de sinistre majeur, mais n'obligeait pas le transporteur à s'assurer et ne permettait pas aux victimes de demander réparation directement auprès de l'assureur du transporteur. Le Protocole de 1976, introduisant le droit de tirage spécial en tant qu'unité de compte au lieu du franc-or, est entré en vigueur le 30 avril 1989. Le Protocole de 1990, adopté dans le souci de relever les limites de responsabilité du transporteur et d'introduire une procédure simplifiée d'augmentation de ces limites, n'est pas entré en vigueur, faute d'un nombre suffisant de ratifications.

Trois années après l'adoption du Protocole de 2002, des discussions ont repris au Comité juridique de l'OMI, du fait de la préoccupation des compagnies d'assurances relayés par les armateurs concernant la capacité du marché de l'assurance à offrir un produit d'assurance contre le risque terroriste qui permette de couvrir les transporteurs selon les exigences de la Convention d'Athènes. Le Comité a estimé que la question de la responsabilité du transporteur en cas d'action terroriste constituait un obstacle à l'entrée en vigueur de la Convention. Par la résolution A.988(24) adoptée le 1^{er} décembre 2005, l'Assemblée de l'OMI recommande aux Etats de ratifier le Protocole d'Athènes dès que possible tout en se réservant le droit de délivrer et d'accepter les certificats d'assurance avec des exceptions et des limitations spéciales tenant aux conditions du marché d'assurance. Donnant suite à cette résolution, le Comité juridique de l'OMI a adopté le 19 octobre 2006 le modèle de réserve et des lignes directrices pour l'application de la Convention d'Athènes.

V. Etat des signatures et ratifications

Conformément à l'article 20 du Protocole, ce dernier entrera en vigueur « douze mois après la date à laquelle dix Etats, 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 » de l'OMI.

Le Protocole entrera donc en vigueur le 23 avril 2014, le dixième Etat à l'avoir ratifié étant la Belgique le 23 avril 2013. Douze Etats, ainsi que l'Union européenne, ont ratifié le Protocole ou y ont adhéré à ce jour : Albanie, Belgique, Belize, Croatie, Danemark, Lettonie, Malte, Pays-Bas, Palau, Saint Kitts et Nevis, Serbie, Syrie.

VI. Déclarations ou réserves que la République envisage de faire

En application de la décision du Conseil du 12 décembre 2011 concernant l'adhésion de l'Union européenne au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, à l'exception des articles 10 et 11 dudit protocole¹³, le dépôt de l'instrument d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'OMI sera accompagné d'une réserve relative à la limitation de responsabilité du transporteur pour risque de guerre et à l'obligation d'assurance prévue à l'article 4 *bis* de la Convention. Rédigée sur le modèle adopté par le Comité juridique de l'OMI, elle sera formulée de la manière suivante :

« [1.1.] Réserve se rapportant à l'adhésion, par la France, au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (ci-après « convention »).

Limitation de la responsabilité du transporteur, etc.

[1.2.] La France se réserve le droit de, et s'engage à, limiter au plus petit des montants suivants la responsabilité, le cas échéant, en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 3 de la convention, en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par l'un quelconque des risques mentionnés au paragraphe 2.2 des lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes :

- 250 000 unités de compte par passager pour un même événement, ou
- 340 millions d'unités de compte au total par navire pour un même événement.

[1.3.] La France se réserve en outre le droit de, et s'engage à, appliquer à cette prise en charge financière *mutatis mutandis* les paragraphes 2.1.1 et 2.2.2 des lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes.

[1.4.] La responsabilité du transporteur substitué en vertu de l'article 4 de la convention, la responsabilité des préposés et des mandataires du transporteur ou du transporteur substitué en vertu de l'article 11 de la convention et le montant total recouvrable en vertu de l'article 12 de la convention sont limités de la même façon.

[1.5.] La réserve et l'engagement mentionnés au paragraphe 1.2 s'appliquent quel que soit le fondement de la responsabilité en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 3 et nonobstant toute disposition contraire de l'article 4 ou de l'article 7 de la convention ; toutefois, cette réserve et cet engagement n'affectent pas l'application des articles 10 et 13.

¹³ L'article 4§2 de cette décision énonce que « les Etats membres font la réserve figurant dans les lignes directrices de l'OMI au moment du dépôt de leurs instruments de ratification du protocole d'Athènes ou d'adhésion à celui-ci ».

Assurance obligatoire et limitation de la responsabilité des assureurs

[1.6.] La France se réserve le droit de, et s'engage à, limiter au plus petit des montants suivants l'obligation en vertu du paragraphe 1 de l'article 4 *bis* de souscrire une assurance ou autre garantie financière en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par l'un quelconque des risques mentionnés au paragraphe 2.2 des lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes :

- 250 000 unités de compte par passager pour un même événement, ou
- 340 millions d'unités de compte au total par navire pour un même événement.

[1.7.] La France se réserve le droit de, et s'engage à, limiter la responsabilité de l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière en vertu du paragraphe 10 de l'article 4 *bis*, en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par l'un quelconque des risques mentionnés au paragraphe 2.2 des lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes au montant maximal de l'assurance ou autre garantie financière que le transporteur est tenu de souscrire en vertu du paragraphe 1.6 de la présente réserve.

[1.8.] La France se réserve en outre le droit de, et s'engage à, appliquer les lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes, y compris les clauses mentionnées aux paragraphes 2.1 et 2.2 de ces lignes directrices, à l'égard de toute assurance obligatoire souscrite en application de la convention.

[1.9.] La France se réserve le droit de, et s'engage à, exonérer le fournisseur de l'assurance ou autre garantie financière prévue au paragraphe 1 de l'article 4 *bis* de toute responsabilité qu'il ne s'est pas engagé à prendre en charge.

Délivrance du certificat

[1.10.] La France se réserve le droit de, et s'engage à, délivrer des certificats d'assurance en vertu du paragraphe 2 de l'article 4 *bis* de la convention, de façon :

- à rendre compte des limitations de responsabilité et des conditions relatives à la couverture d'assurance qui sont mentionnées aux paragraphes 1.2, 1.6, 1.7 et 1.9, et
- à ajouter toutes autres limitations, conditions et exclusions qu'il estime nécessaires, compte tenu des exigences du marché de l'assurance au moment de la délivrance du certificat et de l'objectif d'une indemnisation rapide des victimes.

[1.11.] La France se réserve le droit de, et s'engage à, accepter les certificats d'assurance délivrés par d'autres États parties qui comportent une réserve similaire.

[1.12.] Toutes ces limitations, conditions et exclusions doivent être clairement indiquées sur le certificat délivré ou visé en vertu du paragraphe 2 de l'article 4 *bis* de la convention.

Relation entre la présente réserve et les lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes

[1.13.] Les droits faisant l'objet de la présente réserve doivent être exercés compte dûment tenu des lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes, ou de tout amendement y relatif, en vue de garantir l'uniformité. Si une proposition visant à modifier les lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes, y compris les limites, a été approuvée par le comité juridique de l'Organisation maritime internationale, ces amendements s'appliquent à compter de la date fixée par le comité et sans préjudice des règles du droit international relatives au droit qu'a un État de retirer ou de modifier sa réserve. »