

E 2341

ASSEMBLÉE NATIONALE

DOUZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2002-2003

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale le 23 juillet 2003

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 juillet 2003

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

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) 0375 final


**FICHE DE TRANSMISSION DES PROJETS D'ACTES
DES COMMUNAUTES EUROPEENNES ET DE L'UNION EUROPEENNE**

- article 88-4 de la Constitution -

INTITULE

COM (2003) 375 final

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.

| | |
|----------------------------|--|
| N A T U R E | S.O. Sans Objet |
| |  |
| | N.L. Non Législatif |

Observations :

La convention d'Athènes de 1974 comporte des stipulations relevant en droit interne de la compétence du législateur dans la mesure où elles touchent aux principes fondamentaux des obligations civiles et commerciales : régime de responsabilité des transporteurs, exigences minimales en matière d'assurance, règles de compétences juridictionnelles, de reconnaissance et d'exécution des jugements étrangers.

Date d'arrivée
au Conseil d'Etat

04/07/2003

Date de départ
du Conseil d'Etat

10/07/2003



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 24.06.2003
COM(2003) 375 final

2003/0132 (AVC)

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

(présentée par la Commission)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. INTRODUCTION

La révision de la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages avait pour but de combler certaines lacunes dans la réglementation de la responsabilité du transporteur de passagers par mer au niveau international. Ce travail a abouti à l'adoption du protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, le 1er novembre 2002 (le «protocole d'Athènes»).

Le protocole d'Athènes présente un intérêt pour la Communauté pour deux raisons. Tout d'abord, certaines dispositions du protocole relèvent de la compétence exclusive de la Communauté et leur application requière donc que celle-ci en devienne partie contractante avant que les États membres puissent y adhérer.

2. COMPÉTENCE EXCLUSIVE DE LA COMMUNAUTÉ

Les articles 10 et 11 du protocole d'Athènes prévoient 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 pour ces questions par suite de l'adoption du règlement (CE) n° 44/2001 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale¹. Le règlement lie tous les États membres de l'UE, sauf le Danemark². Les articles 10 et 11 du protocole d'Athènes, qui remplacent et modifient les articles 17 et 17bis de la convention d'Athènes, ont une incidence sur les 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.

Le 8 octobre 2001, la Commission a été mandatée par le Conseil pour négocier certaines parties du protocole d'Athènes au nom de la Communauté. Le mandat porte spécifiquement sur la nécessité de prévoir, dans le nouveau protocole, la possibilité pour la Communauté d'en devenir partie contractante. Ensuite, le Conseil a exprimé le souhait que soit supprimé un paragraphe proposé qui accorde la compétence judiciaire au tribunal de l'État du domicile ou de la résidence habituelle du plaignant dans la mesure où le défendeur assure des services à destination ou au départ de cet État et est soumis à la juridiction de cet État (la "cinquième juridiction"), ce qui a été jugé incompatible avec le régime établi par le règlement (CE) n° 44/2001. Enfin, la Commission a été mandatée pour obtenir que soit prévue une possibilité de continuer à appliquer les règles communautaires relatives à la reconnaissance et à l'exécution des décisions de justice entre les États membres de l'UE.

Ces négociations se sont déroulées dans le cadre de plusieurs réunions du comité juridique de l'OMI et de réunions d'information plus informelles organisées par la Commission et dans le

¹ JO L 12 du 16.1.2001, p. 1.

² Conformément au protocole sur la position du Danemark annexé au traité sur l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne, le Danemark n'a pas participé à l'adoption du règlement (CE) n° 44/2001 et n'est donc pas lié par celui-ci ni soumis à son application. La Convention de Bruxelles de 1968 sur la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, modifiée, reste en vigueur dans les relations entre le Danemark et les autres membres de l'UE. Pour une version consolidée de la convention, voir le JO C 27 du 26.11.1998, p. 1.

cadre de la conférence diplomatique elle-même. Le protocole final prévoit, dans l'article 19, la possibilité pour les organisations régionales d'intégration économique de devenir parties contractantes, ce qui est une première dans un instrument de l'OMI. Par ailleurs, le protocole ne prévoit pas la «cinquième juridiction», tandis qu'il offre la possibilité aux parties au protocole d'appliquer, entre elles, d'autres règles pour la reconnaissance et l'exécution des jugements, à condition qu'elles aient pour effet la reconnaissance et l'exécution des jugements au moins dans la mesure prévue par les dispositions du protocole (article 11, paragraphe 3). La Commission a donc conduit avec succès les négociations pour lesquelles elle avait reçu mandat du Conseil.

Le protocole d'Athènes régit des questions d'importance majeure pour la Communauté. Il s'agit d'un accord «mixte», qui comporte, d'une part, des dispositions relevant de la compétence exclusive de la Communauté et, d'autre part, des dispositions relevant de la compétence des États membres. Dans de tels cas, il existe une corrélation entre la conclusion de l'accord par la Communauté, d'une part, et par ses États membres, d'autre part. Plus précisément, les États membres ne peuvent conclure l'accord tant que la Communauté ne l'a pas fait. Pour cette raison, et sachant qu'il est crucial de ne pas retarder l'adoption d'une réglementation visant à protéger les personnes voyageant par la mer, la conclusion rapide du protocole par la Communauté est jugée hautement prioritaire.

3. RESPONSABILITE DES TRANSPORTEURS MARITIMES DE PASSAGERS

Une protection adéquate des passagers à bord des navires est une préoccupation de premier plan pour la Commission. Actuellement, les règles de responsabilité des transporteurs par mer de passagers ne sont pas totalement harmonisées, que ce soit au niveau international ou européen. Il n'existe pas de législation communautaire dans ce domaine et la protection des passagers varie d'un État membre à l'autre, en fonction des conventions internationales et de leurs modifications qui ont été ratifiées par l'État dans lequel la plainte est introduite. En conséquence, les montants maximaux d'indemnisation en cas de décès ou de lésion corporelle d'un passager varient grandement d'un État membre à l'autre dans l'UE. En outre, aucune des conventions ni aucun des protocoles applicables ne prévoit un régime de responsabilité de plein droit du transporteur, ou n'impose une obligation de souscrire une assurance pour répondre aux demandes de dédommagement des passagers.

Partant, dans sa communication concernant l'amélioration de la sécurité des bateaux à passagers dans la Communauté [COM (2002) 158 final du 25.3.2002], la Commission explique comment elle envisage les éléments essentiels qui devraient entrer dans un régime applicable de responsabilité à l'égard des personnes transportées par mer et précise qu'un tel régime devrait être mis en place à l'intérieur de l'Union européenne dans un proche avenir. Cette communication coïncidait avec la révision à l'échelle mondiale des règles internationales en matière de responsabilité civile des entreprises assurant le transport de personnes par mer. Elle soulignait un certain nombre de points fondamentaux (notamment la nature et l'étendue de la responsabilité du transporteur, ainsi que les exigences minimales en matière d'assurance) qui, selon la Commission, n'étaient pas suffisamment réglementés dans la précédente version de la convention d'Athènes.

La Commission a estimé que si le nouveau régime international était satisfaisant, ou s'il n'empêchait pas à tout le moins la mise en œuvre de tous les éléments essentiels décrits dans la communication, il serait préférable de mettre en œuvre le régime européen dans le contexte des règles internationales de responsabilité en cas de dommage causé à des passagers. Le protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers

et de leurs bagages, adopté le 1er novembre 2002, répond à toutes les exigences fixées par la Commission.

Il est donc proposé que la Communauté devienne partie contractante au protocole d'Athènes dès que possible et que les États membres suivent son exemple avant la fin de 2005. Ceci constituerait un progrès important dans la politique communautaire en matière de sécurité maritime à l'égard des passagers.

4. LES PERSPECTIVES

Pour établir un régime de responsabilité uniforme et adapté dans la Communauté, la conclusion du protocole d'Athènes par la Communauté doit être complétée, dans un avenir proche, par un règlement qui transposerait les dispositions du protocole d'Athènes en droit communautaire. Ceci rendrait les dispositions du protocole pleinement applicables en vertu de la législation communautaire et cadrerait avec les accords existant dans le secteur de l'aviation, où la Communauté a déjà établi un régime de responsabilité complet applicable aux transporteurs aériens dans l'ensemble de l'UE en adoptant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident.

Dans un deuxième temps donc, et au plus tard en 2004, la Commission présentera une proposition de règlement mettant en application les dispositions du protocole d'Athènes relatives à la responsabilité du transporteur en cas de décès ou de lésions corporelles d'un passager. Ce règlement garantira l'application effective et uniforme des règles de responsabilité en cas de décès ou de lésion corporelle de personnes voyageant par mer dans la Communauté.

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

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, en particulier son article 65 combiné avec l'article 300, paragraphe 2, première phrase du premier alinéa, et l'article 300, paragraphe 3, deuxième alinéa,

vu la proposition de la Commission³,

vu l'avis conforme du Parlement européen⁴,

Considérant ce qui suit:

- (1) Le protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (le «protocole d'Athènes») représente une avancée majeure en matière de responsabilité des transporteurs et d'indemnisation des personnes voyageant par mer. Il prévoit notamment une responsabilité de plein droit et l'obligation de souscrire une assurance assortie d'un droit d'action directe à l'encontre des assureurs à concurrence de montants déterminés. Le protocole est donc conforme à l'objectif de la Communauté, qui est d'améliorer le régime juridique de responsabilité des transporteurs.
- (2) Le protocole d'Athènes modifie la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages et stipule, dans son article 15, que les deux instruments sont, entre les parties au protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument;
- (3) Les articles 10 et 11 du protocole réglementent des questions qui ont une incidence sur des dispositions communautaires énoncées dans le règlement (CE) n° 44/2001 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale⁵. En conséquence, les États membres ne peuvent, en dehors du cadre des institutions communautaires, contracter d'obligations envers des pays tiers portant sur ces questions.

³ JO C [...] du [...], p.

⁴ JO C [...] du [...], p.

⁵ JO L 12 du 16.1.2001, p. 1. Le règlement lie tous les États membres de l'UE, à l'exclusion du Danemark.

- (4) Conformément aux articles 1er et 2 du protocole sur la position du Danemark, annexé au traité sur l'Union européenne et au traité instituant la Communauté européenne, le Danemark ne participe pas à l'adoption de la présente décision.
- (5) Le protocole est ouvert à la signature des parties contractantes à compter du 1er mai 2003 et jusqu'au 30 avril 2004;
- (6) Des États et des organisations régionales d'intégration économique constituées d'États souverains qui leur ont transféré compétence pour certaines matières dont traite le protocole peuvent signer, ratifier, accepter ou approuver le protocole d'Athènes ou y adhérer;
- (7) Conformément à l'article 17, paragraphe 2, point a), du protocole, les États peuvent exprimer leur consentement à être liés par le protocole en le signant sans émettre de réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale;
- (8) En vertu de l'article 19 du protocole d'Athènes, une organisation régionale d'intégration économique doit déclarer dans son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, l'étendue de sa compétence eu égard aux matières régies par le protocole.
- (9) En conséquence, la Communauté peut approuver le protocole d'Athènes.

DÉCIDE:

Article premier

Le protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (le «protocole d'Athènes») est approuvé au nom de la Communauté.

Le texte du protocole est reproduit dans l'annexe 1 à la présente décision.

Article 2

Le président du Conseil est autorisé par la présente à désigner la ou les personnes habilitées à signer le protocole sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, conformément à l'article 17, paragraphe 2, point a), et à l'article 19 du protocole.

Au moment de la signature, la Communauté fait la déclaration de compétence figurant à l'annexe 2 de la présente décision, conformément aux dispositions de l'article 19 du protocole.

Article 3

Les États membres prennent les mesures nécessaires pour devenir parties contractantes au protocole d'Athènes dès que possible et achèvent en tout état de cause cette procédure au plus tard le 31 décembre 2005.

Fait à

*Par le Conseil
Le Président*

ANNEXE 1
PROTOCOLE DE 2002 À LA CONVENTION D'ATHÈNES DE 1974 RELATIVE AU
TRANSPORT PAR MER DE PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES

Les États Parties au présent Protocole,

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

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

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

SONT CONVENUS de ce qui suit :

ARTICLE 1

Aux fins du présent Protocole:

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

2 "Organisation" désigne l'Organisation maritime internationale.

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

ARTICLE 2

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

1

a) "transporteur" désigne une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par cette personne ou par un transporteur substitué;

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

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

ARTICLE 3

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

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

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

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

ARTICLE 4

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

Article 3 Responsabilité du transporteur

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

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

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

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

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

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

5 Aux fins du présent article:

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

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

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 4bis de la Convention :

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 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 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 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 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 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

Jurisdiction compétente

1 Une action intentée en vertu des articles 3 et 4 de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous, à condition que celle-ci soit située dans un État Partie à la présente Convention et conformément aux dispositions du droit interne de chaque État Partie en matière de compétence juridictionnelle dans les États où plusieurs tribunaux peuvent être saisis:

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

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

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

ARTICLE 11

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

Article 17bis 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
Domage 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 1bis de la Convention :

Article 1bis
Annexe

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

ARTICLE 15

Interprétation et application

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

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

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

ARTICLE 16

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

Article 22 bis

Clauses finales de la Convention

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

CLAUSES FINALES

ARTICLE 17

Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

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

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

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

b) signatures ou

c) adhésion.

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

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 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 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 8 et 9 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 4bis 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.

ANNEXE 2
DÉCLARATION DE LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE EN APPLICATION DE
L'ARTICLE 19 DU PROTOCOLE DE 2002 À LA CONVENTION D'ATHÈNES DE
1974 RELATIVE AU TRANSPORT PAR MER DE PASSAGERS ET DE LEURS
BAGAGES

«La Communauté européenne déclare que conformément au traité instituant la Communauté européenne, en particulier ses articles 65 et 300, elle peut conclure des accords internationaux et se conformer aux obligations qui en découlent, lorsque ces accords contribuent à la réalisation des objectifs suivants:

-- la reconnaissance et l'exécution de jugements;

-- la juridiction compétente;

De plus, la Communauté européenne déclare qu'elle a déjà adopté des instruments juridiques contraignants pour ses États membres dans les domaines régis par la présente convention. La Communauté présentera, et mettra à jour le cas échéant, une liste de ces instruments juridiques au Secrétariat général de l'Organisation maritime internationale conformément à l'article 19 du Protocole. À ce jour, le seul instrument de ce type est le règlement (CE) n° 44/2001 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale⁶, qui lie tous les États membres de l'UE à l'exclusion du Danemark.

La Communauté européenne est responsable du respect des obligations découlant de la Convention qui relèvent du droit communautaire en vigueur».

⁶ Journal officiel des Communautés européennes L 12 du 16.1.2001, p. 1.