Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

►**B** **RÈGLEMENT (CE) Nº 392/2009 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**

du 23 avril 2009

relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(JO L 131 du 28.5.2009, p. 24)

Modifié par:

		Journal officiel		
		nº	page	date
►**M1**	Règlement (UE) 2019/1243 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019	L 198	241	25.7.2019

▼B

RÈGLEMENT (CE) Nº 392/2009 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 23 avril 2009

relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Article premier

Objet

1. Le présent règlement établit un régime communautaire de responsabilité et d'assurance applicable au transport de passagers par mer tel que prévu dans les dispositions pertinentes:

a) de la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, telle que modifiée par le protocole de 2002 («convention d'Athènes»), dont le texte figure à l'annexe I; et

b) de la réserve et des lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes, adoptées par le comité juridique de l'OMI le 19 octobre 2006 («lignes directrices de l'OMI»), dont le texte figure à l'annexe II.

2. En outre, le présent règlement étend l'application de ces dispositions au transport de passagers par mer à l'intérieur d'un seul État membre à bord de navires des classes A et B au titre de l'article 4 de la directive 98/18/CE et établit certaines exigences supplémentaires.

3. 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.

Article 2

Champ d'application

Le présent règlement s'applique à tout transport international au sens de l'article 1er, point 9, de la convention d'Athènes ainsi qu'au transport par mer à l'intérieur d'un seul État membre à bord de navires des classes A et B au titre de l'article 4 de la directive 98/18/CE lorsque:

a) le navire bat pavillon d'un État membre ou est immatriculé dans celui-ci;

b) le contrat de transport a été conclu dans un État membre; ou

c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État membre.

Les États membres peuvent appliquer le présent règlement à l'ensemble des voyages maritimes nationaux.

Article 3

Responsabilité et assurance

1. Le régime de responsabilité à l'égard des passagers, de leurs bagages et de leurs véhicules ainsi que les règles en matière d'assurance ou autre garantie financière sont régis par le présent règlement, par les

▼B

articles 1er et 1 *bis*, l'article 2, paragraphe 2, les articles 3 à 16 et les articles 18, 20 et 21 de la convention d'Athènes, dont le texte figure à l'annexe I, et par les dispositions des lignes directrices de l'OMI, dont le texte figure à l'annexe II.

2. Les lignes directrices de l'OMI figurant à l'annexe II sont contraignantes.

Article 4

Indemnisation pour l'équipement de mobilité ou tout autre équipement spécifique

En cas de perte ou de dommage d'un équipement de mobilité ou de tout autre équipement spécifique utilisé par un passager à mobilité réduite, la responsabilité du transporteur est régie par l'article 3, paragraphe 3, de la convention d'Athènes. L'indemnisation correspond à la valeur de remplacement de l'équipement en question ou, le cas échéant, aux coûts liés à la réparation.

Article 5

Limitation globale de la responsabilité

1. Le présent règlement ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur ou du transporteur substitué tels qu'ils résultent de la législation nationale mettant en œuvre la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le protocole de 1996, y inclus toute modification future de ladite convention.

En l'absence de législation nationale applicable de ce type, la responsabilité du transporteur ou du transporteur substitué est uniquement régie par l'article 3 du présent règlement.

2. Pour ce qui est des réparations en cas de décès ou de lésions corporelles de passagers causés par l'un des risques visés au paragraphe 2.2 des lignes directrices de l'OMI, le transporteur et le transporteur substitué peuvent limiter leur responsabilité conformément aux dispositions visées au paragraphe 1 du présent article.

Article 6

Avance

1. Lorsque le décès ou les lésions corporelles d'un passager sont causés par un événement maritime, le transporteur ayant assuré effectivement tout ou partie du transport au cours duquel l'événement maritime s'est produit verse une avance d'un montant suffisant pour couvrir les besoins économiques immédiats, sur une base proportionnelle aux dommages subis, dans un délai de quinze jours à compter de l'identification de la personne ayant droit à l'indemnisation. En cas de décès, cette avance ne peut être inférieure à 21 000 EUR.

La présente disposition s'applique également lorsque le transporteur est établi dans la Communauté.

2. Le versement d'une avance ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité, et l'avance peut être déduite de toute somme payée ultérieurement sur la base du présent règlement. Elle n'est pas remboursable, sauf dans les cas prévus à l'article 3, paragraphe 1, à l'article 6 de la convention d'Athènes, à l'appendice A des lignes directrices de l'OMI, ou lorsque la personne à laquelle elle a été versée n'avait pas droit à indemnisation.

▼B

Article 7

Information des passagers

Sans préjudice des obligations des voyagistes spécifiées dans la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait ([1]), le transporteur et/ou le transporteur substitué veillent à ce que les passagers reçoivent des informations pertinentes et compréhensibles concernant leurs droits au titre du présent règlement.

Lorsque le contrat de transport est conclu dans un État membre, ces informations sont fournies dans tous les points de vente, y compris par téléphone et internet. Lorsque le lieu de départ se trouve dans un État membre, ces informations sont fournies avant le départ. Dans tous les autres cas, elles sont fournies au plus tard au moment du départ. Dans la mesure où les informations requises au titre du présent article ont été fournies par le transporteur ou par le transporteur substitué, l'autre transporteur n'est pas tenu de les fournir. Les informations sont communiquées sous la forme la plus appropriée.

Afin de respecter l'exigence en matière d'information au titre du présent article, le transporteur et le transporteur substitué communiquent aux passagers au moins les informations figurant dans un résumé des dispositions du présent règlement élaboré par la Commission et rendu public.

Article 8

Rapports

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

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

▼M1

Article 9

Modification des annexes

1. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 9 *bis* modifiant l'annexe I du présent règlement afin d'incorporer les modifications aux limites fixées à l'article 3, paragraphe 1, à l'article 4 *bis*, paragraphe 1, à l'article 7, paragraphe 1, et à l'article 8 de la convention d'Athènes pour tenir compte des décisions adoptées en vertu de l'article 23 de ladite convention.

La Commission est habilitée à adopter, au plus tard le 31 décembre 2016, sur la base d'une analyse d'impact appropriée, des actes délégués conformément à l'article 9 *bis* modifiant les limites fixées à l'annexe I

([1]) JO L 158 du 23.6.1990, p. 59.

▼M1

du présent règlement pour les navires de la classe B au titre de l'article 4 de la directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil ([1]), en tenant compte des conséquences pour le prix du billet et la capacité du marché d'obtenir une couverture d'assurance abordable au niveau requis, par rapport au contexte politique de renforcement des droits des passagers ainsi qu'à la nature saisonnière d'une partie du trafic.

2. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 9 *bis* modifiant l'annexe II afin d'y incorporer des modifications aux dispositions des lignes directrices de l'OMI.

Article 9 bis

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé à l'article 9, paragraphes 1 et 2, est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 26 juillet 2019. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 9, paragraphes 1 et 2, peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer» ([2]).

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 9, paragraphes 1 et 2, n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

([1]) Directive 2009/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 mai 2009 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (JO L 163 du 25.6.2009, p. 1).

([2]) JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

▼B

Article 11

Dispositions transitoires

1. Pour ce qui est du transport par mer à l'intérieur d'un seul État membre à bord de navires de la classe A au titre de l'article 4 de la directive 98/18/CE, les États membres peuvent décider de différer l'application du présent règlement jusqu'à quatre ans après la date d'application du présent règlement.

2. Pour ce qui est du transport par mer à l'intérieur d'un seul État membre à bord de navires de la classe B au titre de l'article 4 de la directive 98/18/CE, les États membres peuvent décider de différer l'application du présent règlement jusqu'au 31 décembre 2018.

Article 12

Entrée en vigueur

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

Il 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.

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

▼B

ANNEXE I

DISPOSITIONS DE LA CONVENTION D'ATHÈNES RELATIVE AU TRANSPORT PAR MER DE PASSAGERS ET DE LEURS BAGAGES PERTINENTES POUR L'APPLICATION DU PRÉSENT RÈGLEMENT

(texte consolidé de la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages et du protocole de 2002 à cette convention)

Article premier

Définitions

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

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

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

2) «contrat de transport» signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages;

3) «navire» signifie uniquement un bâtiment de mer, à l'exclusion de tout véhicule sur coussin d'air;

4) «passager» signifie toute personne transportée sur un navire;

a) en vertu d'un contrat de transport; ou

b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises non régi par la présente convention;

5) «bagages» signifie tout objet ou véhicule transporté par le transporteur en vertu d'un contrat de transport, à l'exception:

a) des biens ou des véhicules transportés en vertu d'un contrat d'affrètement, d'un connaissement ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises; et

b) des animaux vivants;

6) «bagages de cabine» signifie les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle. Sauf pour l'application du paragraphe 8 du présent article et de l'article 8, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci;

7) «perte ou dommages survenus aux bagages» concerne également le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été transportés ou auraient dû l'être, mais ne comprend pas les retards provenant de conflits du travail;

▼B

8) «transport» concerne les périodes suivantes:

a) en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire;

b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager;

c) en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire;

9) «transport international» signifie tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux États différents ou dans un seul État si, selon le contrat de transport ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre État;

10) «Organisation» désigne l'Organisation maritime internationale;

11) «secrétaire général» désigne le secrétaire général de l'organisation.

Article 1 bis

Annexe

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

Article 2

Application

1. […] (*)

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, la présente convention ne s'applique pas lorsque le transport est soumis à un régime de responsabilité civile prévu par les dispositions de toute autre convention internationale sur le transport de passagers ou de bagages par un mode de transport différent, pour autant que ces dispositions doivent être appliquées au transport par mer.

Article 3

Responsabilité du transporteur

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

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

(*) Non reproduit.

▼B

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.

▼B

Article 4

Transporteur substitué

1. Si tout ou partie du transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, aux termes des dispositions de la présente convention, pour l'ensemble du transport. En outre, le transporteur substitué, ainsi que ses préposés ou mandataires, est assujetti aux dispositions de la présente convention et peut s'en prévaloir pour la partie du transport qu'il exécute lui-même.

2. Le transporteur est responsable, en ce qui concerne le transport exécuté par le transporteur substitué, des actes et des omissions du transporteur substitué ainsi que de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

3. Tout accord spécial en vertu duquel le transporteur assume des obligations qui ne sont pas imposées par la présente convention ou renonce à des droits conférés par la présente convention a effet à l'égard du transporteur substitué si ce dernier en convient de façon expresse et par écrit.

4. Lorsque le transporteur et le transporteur substitué sont responsables et dans la mesure où ils le sont, leur responsabilité est solidaire.

5. Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte au droit de recours du transporteur et du transporteur substitué.

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

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

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

c) numéro OMI d'identification du navire;

d) type et durée de la garantie;

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

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

▼B

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.

▼B

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

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

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

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

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

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

Article 5

Biens de valeur

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

Article 6

Faute du passager

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

▼B

Article 7

Limite de responsabilité en cas de mort et de lésions corporelles

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

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

Article 8

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

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

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

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

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

Article 9

Unité de compte et conversion

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

2. Toutefois, un État qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peut, au moment de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente convention ou de l'adhésion à celle-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer que l'unité de compte visée au paragraphe 1 est égale à 15 francs-or. Le franc-or visé dans le présent paragraphe correspond à 65,5 mg 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.

▼B

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

Article 10

Dispositions supplémentaires relatives aux limites de responsabilité

1. Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues aux articles 7 et 8.

2. Les intérêts et les frais de justice ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8.

Article 11

Exonérations et limites que peuvent invoquer les préposés du transporteur

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

Article 12

Cumul d'actions en responsabilité

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

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

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

Article 13

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

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

▼B

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

Article 14

Fondement des actions

Aucune action en responsabilité, en cas de décès ou de lésions corporelles du passager ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, ne peut être intentée contre le transporteur ou le transporteur substitué, autrement que sur la base de la présente convention.

Article 15

Notification de la perte ou des dommages survenus aux bagages

1. Le passager doit adresser des notifications écrites au transporteur ou à son mandataire:

a) dans le cas de dommages apparents causés à des bagages:

i) pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement;

ii) pour tous autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison;

b) dans le cas de dommages non apparents causés aux bagages ou de perte de bagages, dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison, ou la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu.

2. Faute de se conformer aux dispositions du présent article, le passager est présumé, sauf preuve contraire, avoir reçu ses bagages en bon état.

3. Les notifications écrites sont inutiles si l'état des bagages a fait l'objet d'un constat ou d'une inspection contradictoire au moment de leur réception.

Article 16

Délai de prescription pour les actions en responsabilité

1. Toute action en réparation du préjudice résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager, ou de perte ou de dommages survenus aux bagages, est soumise à une prescription de deux ans.

2. Le délai de prescription court:

a) dans le cas de lésions corporelles, à partir de la date du débarquement du passager;

b) dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès; le délai ne peut toutefois dépasser trois ans à compter de la date du débarquement;

▼B

c) dans le cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive.

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

a) un délai de cinq ans à compter de la date du débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus tardive de ces deux dates étant prise en considération; ou, si l'expiration du délai ci-après intervient plus tôt;

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

4. Nonobstant les dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, le délai de prescription peut être prorogé par déclaration du transporteur ou par accord entre les parties conclu après la survenance du dommage. Déclaration et accord doivent être consignés par écrit.

Article 17

Juridiction compétente (*)

Article 17 bis

Reconnaissance et exécution des jugements (*)

Article 18

Nullité des dispositions contractuelles

Toute stipulation contractuelle, conclue avant l'événement qui a causé la mort ou les lésions corporelles du passager, ou la perte ou les dommages survenus à ses bagages et tendant à exonérer toute personne responsable en vertu de la présente convention de sa responsabilité envers le passager ou à établir une limite de responsabilité inférieure à celle fixée par la présente convention, sauf celle prévue au paragraphe 4 de l'article 8, ou à renverser le fardeau de la preuve qui incombe au transporteur ou au transporteur substitué, ou qui aurait pour effet de restreindre le choix spécifié au paragraphe 1 ou au paragraphe 2 de l'article 17, est nulle et non avenue; mais la nullité de cette stipulation n'entraîne pas la nullité du contrat de transport, qui demeure soumis aux dispositions de la présente convention.

Article 20

Dommage nucléaire

Nul ne peut être tenu pour responsable d'un dommage causé par un accident nucléaire en vertu de la présente convention:

a) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le protocole additionnel du 28 janvier 1964, ou en vertu de la convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommage nucléaire, ou en vertu de tout amendement ou protocole s'y rapportant qui est en vigueur; ou

(*) Non reproduit.

▼B

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

Article 21

Transports commerciaux effectués par des personnes morales de droit public

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

[articles 22 et 23 du protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages].

Article 22

Révision et modification (*)

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 «comité juridique») pour que ce dernier l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.

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

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

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

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

(*) Non reproduit.

▼B

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 6 % par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle le présent protocole a été ouvert à la signature.

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

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

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

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

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

▼B

ANNEXE À LA CONVENTION D'ATHÈNES

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

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

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

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

Type de garantie .....

Durée de la garantie .....

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

Nom .....

Adresse .....

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

Délivré ou visé par le gouvernement de .....

(nom complet de l'État)

OU

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

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

À ..... Le .....

(lieu) (date)

.....

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

Notes explicatives:

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

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

▼B

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.

▼B

ANNEXE II

Extrait de la réserve et des lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes adoptées par le comité juridique de l'organisation maritime internationale, le 19 octobre 2006

RÉSERVE ET LIGNES DIRECTRICES DE L'OMI POUR L'APPLICATION DE LA CONVENTION D'ATHÈNES

Réserve

1. La ratification de la convention d'Athènes devrait être accompagnée de la réserve suivante ou d'une déclaration ayant le même effet:

«[1.1.] Réserve se rapportant à la ratification, par le gouvernement de …, de la convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (ci-après "convention").

Limitation de la responsabilité du transporteur, etc.

[1.2.] Le gouvernement de … 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.] Le gouvernement de … 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.

Assurance obligatoire et limitation de la responsabilité des assureurs

[1.6.] Le gouvernement de … 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.

▼B

[1.7.] Le gouvernement de … 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.] Le gouvernement de … 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.] Le gouvernement de … 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.] Le gouvernement de … 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.

[1.11.] Le gouvernement de … 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.»

Lignes directrices

2. Vu la situation actuelle du marché de l'assurance, les États parties devraient délivrer des certificats d'assurance sur la base d'un engagement de la part d'un assureur couvrant les risques de guerre et d'un autre assureur couvrant les risques non liés à la guerre. Chaque assureur devrait uniquement être responsable de la partie qu'il s'engage à assurer. Les règles ci-après devraient s'appliquer (les clauses mentionnées sont énoncées à l'appendice A):

▼B

2.1. L'assurance incluant le risque de guerre et l'assurance excluant le risque de guerre peuvent l'une et l'autre être assujetties aux clauses suivantes:

2.1.1 *Clause de l'Institut excluant la contamination radioactive et les armes chimiques, biologiques, biochimiques et électromagnétiques* (clause n° 370);

2.1.2. *Clause de l'Institut excluant les cyber-attaques* (clause n° 380);

2.1.3. Les exceptions et limitations retenues par le fournisseur d'une garantie financière obligatoire en vertu de la convention, telle que modifiée par les présentes lignes directrices, en particulier la limite de 250 000 unités de compte par passager pour un même événement;

2.1.4. La réserve selon laquelle l'assurance ne doit couvrir que les montants de responsabilité relevant de la convention, telle que modifiée par les présentes lignes directrices; et

2.1.5. La réserve selon laquelle toute somme réglée en vertu de la convention doit servir à réduire le montant que le transporteur et/ou son assureur sera/seront encore tenu(s) de verser en vertu de l'article 4 *bis* de la convention, même si cette somme n'a pas été payée par l'assureur couvrant les risques de guerre ou l'assureur ne couvrant pas les risques de guerre, ni réclamée à l'un d'eux.

2.2. L'assurance incluant le risque de guerre couvre la responsabilité, le cas échéant, à l'égard des préjudices résultant de la mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par les risques suivants:

— guerre, guerre civile, révolution, rébellion, insurrection ou conflit civil en résultant, ou tout acte hostile commis par ou contre une puissance belligérante,

— capture, saisie, arrestation, contrainte ou détention et leurs conséquences, ou tentative de capture, de saisie, d'arrestation, de contrainte ou de détention,

— mines, torpilles ou bombes abandonnées ou autres armes de guerre abandonnées,

— actes de terrorisme ou à caractère délictueux ou politique et toute mesure prise en vue de prévenir ou de contrer un tel risque,

— confiscation et expropriation,

mais peut être assujettie aux exclusions, aux limitations et aux conditions suivantes:

2.2.1. *Clause d'exclusion du risque de guerre et résiliation automatique de la couverture*

2.2.2. Au cas où le montant global des créances respectives des passagers dépasserait le montant total de 340 millions d'unités de compte par navire pour un même événement, le transporteur est en droit d'invoquer la limitation de sa responsabilité à raison d'un montant de 340 millions d'unités de compte, étant toujours entendu que:

— ce montant devrait être réparti entre les créanciers au prorata de leurs créances respectives admises,

— ce montant peut être distribué en une ou en plusieurs tranches aux créanciers connus au moment du partage, et

— le partage de ce montant peut être effectué par l'assureur ou par le tribunal ou autre autorité compétente saisi par l'assureur dans tout État partie dans lequel une action est engagée au titre des créances qui sont censées être couvertes par l'assurance.

2.2.3. Clause du préavis de trente jours dans les cas qui ne sont pas visés en 2.2.1.

▼B

2.3. L'assurance excluant le risque de guerre devrait couvrir tous les risques visés par l'assurance obligatoire autres que ceux énumérés en 2.2, qu'ils soient ou non soumis aux exclusions, aux limitations et aux conditions énoncées en 2.1 et en 2.2.

3. Des modèles d'engagements des assureurs («cartes bleues») et de certificat d'assurance, conformes aux présentes lignes directrices, figurent à l'appendice B.

▼B

APPENDICE A

Clauses mentionnées aux paragraphes 2.1.1, 2.1.2 et 2.2.1 des lignes directrices

Clause de l'Institut Excluant la Contamination Radioactive et les Armes Chimiques, Biologiques, Biochimiques et électromagnétiques (Cl. 370, 10/11/2003)

Cette clause est prééminente et l'emporte sur toute autre disposition contradictoire figurant dans la présente police

1. La présente police ne couvre en aucun cas les préjudices, responsabilité civile ou frais occasionnés, induits ou engendrés directement ou indirectement par:

   1.1. les rayonnements ionisants ou la contamination par radioactivité produits par un combustible nucléaire ou résidu nucléaire quel qu'il soit, ou par la combustion de combustible nucléaire;

   1.2. les propriétés radioactives, toxiques, explosives ou autres propriétés potentiellement dangereuses ou contaminantes d'une installation nucléaire, d'un réacteur nucléaire ou d'un de leurs autres éléments ou composants nucléaires;

   1.3. toute arme ou tout dispositif utilisant la fission et/ou la fusion atomique ou nucléaire, ou toute autre réaction similaire ou force ou matière radioactive;

   1.4. les propriétés radioactives, toxiques, explosives, ou le caractère potentiellement dangereux ou contaminant d'une matière radioactive quelle qu'elle soit. L'exclusion mentionnée dans la présente clause ne s'étend pas aux isotopes radioactifs autres que le combustible nucléaire lorsque ces isotopes sont préparés, transportés, stockés ou utilisés à des fins commerciales, agricoles, médicales, scientifiques ou à d'autres fins pacifiques;

   1.5. toute arme chimique, biologique, biochimique ou électromagnétique.

Clause de l'Institut Excluant les Cyber-attaques (Cl. 380, 10/11/2003)

1. Sous réserve du paragraphe 2 ci-après, la présente police ne couvre en aucun cas les préjudices, la responsabilité civile ou les frais occasionnés, induits ou engendrés, directement ou indirectement, par l'utilisation ou l'exploitation, aux fins de causer un préjudice, d'un ordinateur, d'un système informatique, d'un logiciel, d'un code malveillant, d'un virus ou d'un traitement informatique ou autre système électronique.

2. Si la présente clause est garantie par une police couvrant les risques de guerre, de guerre civile, de révolution, de rébellion, d'insurrection ou de conflit civil en résultant, ou tout acte hostile commis par ou contre une puissance belligérante ou tout acte de terrorisme ou à caractère politique, le paragraphe 1 ne permet pas d'exclure les préjudices (qui sans cela seraient couverts) découlant de l'utilisation d'un ordinateur, d'un système informatique ou logiciel ou de tout autre système électronique pour le système de lancement et/ou de guidage et/ou le dispositif de mise à feu de toute arme ou de tout missile.

Résiliation Automatique de la Couverture des Risques de Guerre et Exclusion

1.1. Résiliation automatique de la couverture

Que le préavis d'annulation ait été notifié ou non, la couverture en vertu de la présente police est AUTOMATIQUEMENT RÉSILIÉE:

1.1.1. au déclenchement d'une guerre (avec ou sans déclaration) entre deux ou plusieurs des pays suivants: Royaume-Uni, États-Unis d'Amérique, France, Fédération de Russie, République populaire de Chine;

▼B

1.1.2. à l'égard de tout navire pour lequel la couverture est accordée en vertu de la présente police, en cas de réquisition de ce navire pour possession ou utilisation.

1.2. Guerre entre les cinq grandes puissances

La présente police exclut:

1.2.1. les préjudices, la responsabilité civile ou les frais ayant pour origine le déclenchement d'une guerre (avec ou sans déclaration) entre deux ou plusieurs des pays suivants: Royaume-Uni, États-Unis d'Amérique, France, Fédération de Russie, République populaire de Chine;

1.2.2. la réquisition pour possession ou utilisation.

▼B

APPENDICE B

I. **Modèles d'engagements des assureurs («cartes bleues») visés au paragraphe 3 des lignes directrices**

Carte bleue délivrée par un assureur couvrant les risques de guerre

Certificat tenant lieu de preuve d'assurance en application 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 OMI d'identification du navire:

Port d'immatriculation:

Nom et adresse du propriétaire:

Il est certifié que le navire susmentionné, tant qu'il appartient au propriétaire dont le nom figure ci dessus, est couvert par une police d'assurance 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, sous réserve de toutes les exclusions et limitations prévues pour les assureurs couvrant les risques de guerre aux termes de la convention et des lignes directrices d'application adoptées en octobre 2006 par le comité juridique de l'Organisation maritime internationale, et en particulier des clauses suivantes: [on pourra insérer ici les passages de la convention et des lignes directrices et de leurs appendices que l'on souhaitera]

Période de validité de la police, du: 20 février 2007

au: 20 février 2008

Étant entendu que l'assureur a la possibilité d'annuler le présent certificat en adressant un préavis écrit de trente jours à l'autorité intéressée, auquel cas la responsabilité de l'assureur mentionné ci après prend fin à compter de la date d'expiration dudit délai de préavis, mais seulement à l'égard des incidents qui surviendraient après cette date.

Date:

Certificat délivré par:

War Risks, Inc
[adresse]

.....
Signature de l'assureur

En qualité d'agent exclusif de *War Risks, Inc*.

Carte bleue délivrée par un assureur excluant les risques de guerre

Certificat tenant lieu de preuve d'assurance en application 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 OMI d'identification du navire:

Port d'immatriculation:

Nom et adresse du propriétaire:

Il est certifié que le navire susmentionné, tant qu'il appartient au propriétaire dont le nom figure ci dessus, est couvert par une police d'assurance 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, sous réserve de toutes les exclusions et limitations prévues pour les assureurs ne couvrant pas les risques de guerre aux termes de la convention et des lignes directrices d'application adoptées en octobre 2006 par le comité juridique de l'Organisation maritime internationale, et en particulier des clauses suivantes: [on pourra insérer ici les passages de la convention et des lignes directrices et de leurs appendices que l'on souhaitera]

▼B

Période de validité de la police, du: 20 février 2007

au: 20 février 2008

Étant entendu que l'assureur a la possibilité d'annuler le présent certificat en adressant un préavis écrit de trois mois à l'autorité intéressée, auquel cas la responsabilité de l'assureur mentionné ci après prend fin à compter de la date d'expiration dudit délai de préavis, mais seulement à l'égard des incidents qui surviendraient après cette date.

Date:

Certificat délivré par: PANDI P&I
[adresse]

..... Signature de l'assureur

En qualité d'agent exclusif de *PANDI P&I*

II. **Modèle de certificat d'assurance visé au paragraphe 3 des lignes directrices**

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)

La couverture d'assurance faisant l'objet du présent certificat est divisée en deux parties: l'une inclut les risques de guerre et l'autre les exclut, en application des lignes directrices pour l'application de la convention adoptées en octobre 2006 par le comité juridique de l'Organisation maritime internationale. Chacune de ces parties de l'assurance est assujettie à toutes les exclusions et limitations prévues aux termes de la convention et des lignes directrices d'application. Les assureurs ne sont pas conjointement et solidairement responsables. Les assureurs sont les suivants:

Risques de guerre inclus: War Risks, Inc., [adresse]

Risques de guerre exclus: Pandi P&I, [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*:

▼B

Le présent certificat est délivré sous l'autorité du gouvernement de ..... (nom complet de l'État) par ..... (nom de l'établissement ou de l'organisme)

À ..... Le .....
(lieu) (date)

.....
(signature et titre de l'agent 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.