

Journal officiel

de l'Union européenne

C 190 E

51^e annéeÉdition
de langue française

Communications et informations

29 juillet 2008

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
	III <i>Actes préparatoires</i>	
	CONSEIL	
2008/C 190 E/01	Position commune (CE) n° 18/2008 du 6 juin 2008 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (refonte) ⁽¹⁾	1
2008/C 190 E/02	Position commune (CE) n° 19/2008 du 6 juin 2008 arrêtée par le Conseil, statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité instituant la Communauté européenne, en vue de l'adoption d'un règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident ⁽¹⁾	17

FR

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

III

(Actes préparatoires)

CONSEIL

POSITION COMMUNE (CE) N° 18/2008

adoptée par le Conseil le 6 juin 2008

**en vue de l'adoption du règlement (CE) n° .../2008 du Parlement européen et du Conseil du ...
établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer
l'inspection et la visite des navires (refonte)**

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

(2008/C 190 E/01)

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

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes ⁽⁴⁾ a été modifiée de façon substantielle à plusieurs reprises. Étant donné que de nouvelles modifications doivent y être apportées, il convient de procéder à une refonte par souci de clarté.
- (2) Au vu de la nature des dispositions de la directive 94/57/CE, il semble approprié d'opérer une refonte de ces dispositions dans deux actes juridiques communautaires différents, à savoir une directive et un règlement.

- (3) Le présent règlement doit s'entendre et s'interpréter conformément aux obligations internationales de la Communauté, y compris à la convention des Nations unies sur le droit de la mer du 10 décembre 1982.
- (4) Les organismes d'inspection et de visite des navires devraient être en mesure d'offrir leurs services dans l'ensemble de la Communauté et être en concurrence les uns avec les autres, tout en fournissant des niveaux équivalents de sécurité et de protection de l'environnement. Il convient donc d'établir et d'appliquer uniformément les normes professionnelles nécessaires dans l'ensemble de la Communauté.
- (5) Il s'agit de poursuivre cet objectif par l'adoption de mesures qui s'articulent de façon adéquate avec les travaux de l'Organisation maritime internationale (OMI) en la matière et, le cas échéant, qui les développent et les complètent. En outre, les États membres et la Commission devraient promouvoir la mise au point par l'OMI d'un code international à l'intention des organismes agréés.
- (6) Des critères minimaux pour l'agrément des organismes devraient être établis en vue de renforcer la sécurité des navires et de prévenir la pollution par ces derniers. Il y a lieu dès lors de renforcer les critères minimaux énoncés dans la directive 94/57/CE.
- (7) Pour l'octroi d'un agrément initial aux organismes désireux d'être habilités à agir au nom des États membres, la conformité aux critères minimaux fixés par le présent règlement pourrait être évaluée plus efficacement de manière harmonisée et centralisée par la Commission, conjointement avec les États membres qui demandent l'agrément.

⁽¹⁾ JO C 318 du 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229 du 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 25 avril 2007 (JO C 74 E du 20.3.2008, p. 632), position commune du Conseil du 6 juin 2008 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 319 du 12.12.1994, p. 20. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/84/CE (JO L 324 du 29.11.2002, p. 53).

- (8) L'agrément ne devrait être octroyé que sur la base des performances de l'organisme en matière de qualité et de sécurité. Il convient de veiller à ce que la portée de cet agrément corresponde à tout moment à la capacité effective de l'organisme concerné. L'agrément devrait en outre tenir compte de la diversité des statuts juridiques et de la structure des organismes agréés, tout en continuant à garantir l'application uniforme des critères minimaux fixés par le présent règlement et l'efficacité des contrôles communautaires. Quelle que soit sa structure, l'organisme qui sollicite l'agrément devrait fournir ses services dans le monde entier et sa responsabilité solidaire devrait être engagée à l'échelle mondiale.
- (9) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽¹⁾.
- (10) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à modifier le présent règlement afin d'y incorporer les amendements ultérieurs apportés aux conventions internationales, protocoles, codes et résolutions y afférents, de mettre à jour les critères minimaux visés à l'annexe I et d'adopter les critères permettant d'évaluer l'efficacité des règles et des procédures, ainsi que la performance des organismes agréés en matière de sécurité et de prévention de la pollution des navires inscrits dans leurs registres de classification. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (11) Il est de la plus haute importance que le non-respect de ses obligations par un organisme agréé puisse donner lieu à une réaction rapide, efficace et proportionnée. L'objectif premier devrait être de corriger les insuffisances afin d'éliminer au plus tôt toute menace potentielle pour la sécurité et l'environnement. Il convient donc que soient conférés à la Commission les pouvoirs nécessaires pour exiger que l'organisme agréé procède à l'action préventive et corrective nécessaire, et pour imposer des amendes ainsi que des astreintes comme mesures de coercition. La Commission devrait exercer ces pouvoirs dans le respect des droits fondamentaux et veiller à ce que l'organisme puisse être entendu tout au long de la procédure.
- (12) Conformément à l'approche à l'échelle de la Communauté, la décision de retirer l'agrément à un organisme qui ne respecte pas les obligations fixées dans le présent règlement, si les mesures précitées restent sans effet ou que l'organisme représente par ailleurs une menace inacceptable pour la sécurité ou l'environnement, doit être prise au niveau communautaire, et donc par la Commission, sur la base d'une procédure de comité.
- (13) La surveillance permanente a posteriori des organismes agréés, pour évaluer leur conformité au présent règlement, peut être assurée plus efficacement de manière harmonisée et centralisée. Par conséquent, il convient de confier cette tâche à la Commission, en association avec l'État membre qui demande l'agrément, au nom de la Communauté.
- (14) Dans le cadre de leur mission de surveillance des activités menées par les organismes agréés, il est crucial que les inspecteurs de la Commission aient accès aux navires et aux dossiers des navires quel que soit leur pavillon, afin de vérifier si les organismes agréés respectent les critères minimaux établis par le présent règlement pour tous les navires se trouvant dans leurs registres respectifs.
- (15) La capacité des organismes agréés d'identifier rapidement et de corriger les faiblesses de leurs règles, processus et contrôles internes est cruciale pour la sécurité des navires qu'ils inspectent et certifient. Il convient de renforcer cette capacité au moyen d'un système d'évaluation et de certification de la qualité, qui devrait être indépendant d'intérêts politiques ou commerciaux afin de proposer une action commune en vue de l'amélioration continue de tous les organismes agréés et d'assurer une coopération fructueuse avec la Commission.
- (16) Les règles et procédures des organismes agréés constituent un facteur clé pour accroître la sécurité et prévenir les accidents et la pollution. Les organismes agréés se sont engagés dans un processus qui devrait aboutir à l'harmonisation de leurs règles et procédures. La législation communautaire devrait encourager et appuyer ce processus, sachant que ce dernier devrait avoir une incidence positive sur la sécurité maritime ainsi que sur la compétitivité de l'industrie navale européenne.
- (17) L'harmonisation des règles applicables aux organismes agréés en matière de conception, de construction et de visites périodiques des navires de commerce est un processus continu. En conséquence, l'obligation de disposer d'un ensemble de règles propres ou la capacité avérée de le faire devrait être remplacée dans le contexte de ce processus d'harmonisation et ne devrait pas constituer un obstacle aux activités des organismes agréés ou des candidats potentiels à l'agrément.
- (18) Les organismes agréés devraient être tenus de mettre à jour leurs normes techniques et de les faire appliquer de manière cohérente afin d'harmoniser les règles de sécurité et d'assurer une application uniforme des règles internationales à l'intérieur de la Communauté. Lorsque les normes techniques des organismes agréés sont identiques ou très semblables, il convient d'envisager, dans les cas appropriés, la reconnaissance mutuelle des certificats délivrés pour le matériel, l'équipement et les éléments constitutifs, en prenant comme référence la norme la plus exigeante et la plus rigoureuse.

⁽¹⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

- (19) Bien que chaque organisme agréé doive, en principe, être tenu pour responsable uniquement et exclusivement pour les parties qu'il certifie, la responsabilité des organismes agréés et des fabricants suivra les conditions convenues ou, selon le cas, le droit applicable dans chaque cas particulier.
- (20) La transparence et l'échange d'informations entre parties intéressées, ainsi que le droit d'accès du public à l'information, étant des outils fondamentaux pour éviter les accidents en mer, les organismes agréés devraient fournir aux autorités de contrôle de l'État du port toutes les informations statutaires nécessaires relatives aux navires figurant dans leur registre et les mettre à la disposition du grand public.
- (21) Dans le but d'éviter que les navires changent de classe pour se soustraire aux réparations nécessaires, les organismes agréés devraient échanger entre eux toutes les informations utiles concernant les conditions applicables aux navires qui changent de classe, et faire participer l'État du pavillon si nécessaire.
- (22) La protection des droits de propriété intellectuelle des chantiers navals, des équipementiers et des propriétaires de navires ne devrait pas affecter les opérations commerciales habituelles ni les services contractuellement convenus entre ces parties.
- (23) L'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002 ⁽¹⁾ devrait apporter l'appui nécessaire pour assurer l'application du présent règlement.
- (24) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir la mise en place de mesures qui devraient être suivies par les organismes habilités à effectuer l'inspection, la visite et la certification des navires actifs dans la Communauté, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres, et peut donc, en raison des dimensions de l'action, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.
- (25) Les mesures que les États membres doivent observer dans leurs relations avec les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires sont énoncées dans la directive .../.../CE du Parlement européen et du Conseil du... établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes ⁽²⁾,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le présent règlement énonce les mesures qui doivent être observées par les organismes habilités à effectuer l'inspection, la visite et la certification des navires en vue d'assurer la conformité avec les conventions internationales sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution marine, tout en favorisant l'objectif de la libre prestation des services. Cela inclut l'élaboration et la mise en œuvre de prescriptions de sécurité relatives à la coque, aux machines, aux installations électriques et aux dispositifs de commande des navires relevant du champ d'application des conventions internationales.

Article 2

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «navire» un navire relevant du champ d'application des conventions internationales;
- b) «conventions internationales» la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1^{er} novembre 1974 (SOLAS 74), à l'exception du chapitre XI-2 de son annexe, la convention internationale sur les lignes de charge du 5 avril 1966 et la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 2 novembre 1973 (Marpol), ainsi que les protocoles et les modifications de ces conventions, et les codes connexes de caractère contraignant dans tous les États membres, dans leur version actualisée;
- c) «organisme» une entité juridique, ses filiales et toute autre entité sous son contrôle, qui effectue conjointement ou séparément des missions entrant dans le champ d'application du présent règlement;

⁽¹⁾ JO L 208 du 5.8.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1891/2006 (JO L 304 du 30.12.2006, p. 1).

⁽²⁾ JO L ...

- | | |
|-----------------------------------|--|
| d) «contrôle» | aux fins du point c), les droits, les contrats ou tout autre moyen, en droit ou en fait, qui, séparément ou en combinaison, confèrent la faculté d'exercer une influence décisive sur une entité juridique ou permettent à cette entité d'effectuer des missions entrant dans le champ d'application du présent règlement; |
| e) «organisme agréé» | un organisme agréé conformément au présent règlement; |
| f) «autorisation» | un acte en vertu duquel un État membre habilite un organisme agréé ou lui donne délégation; |
| g) «certificat réglementaire» | un certificat délivré par un État du pavillon ou en son nom conformément aux conventions internationales; |
| h) «règles et procédures» | les exigences d'un organisme agréé applicables à la conception, la construction, l'équipement, l'entretien et la visite des navires; |
| i) «certificat de classification» | un document délivré par un organisme agréé certifiant l'aptitude d'un navire à un usage ou à un service particulier, conformément aux règles et aux procédures fixées et rendues publiques par cet organisme agréé; |
| j) «lieu d'implantation» | le lieu où est situé le siège social, l'administration centrale ou le principal établissement d'un organisme. |

Article 3

1. Les États membres qui veulent octroyer un agrément à un organisme qui n'est pas encore agréé soumettent à la Commission une demande d'agrément accompagnée d'informations complètes concernant la conformité de l'organisme aux critères minimaux énoncés à l'annexe I, ainsi que la démonstration de celle-ci, et concernant l'obligation de respecter les dispositions de l'article 8, paragraphe 4, et des articles 9, 10 et 11 et l'engagement de l'organisme en ce sens.

2. La Commission, conjointement avec les États membres demandeurs respectifs, procède aux évaluations des organismes faisant l'objet d'une demande d'agrément afin de vérifier s'ils satisfont aux exigences visées au paragraphe 1 et s'engagent à les respecter.

3. La Commission refuse, conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 12, paragraphe 3, d'agréer les organismes qui ne satisfont pas aux exigences visées au paragraphe 1 ou dont les performances sont jugées représenter une menace inacceptable pour la sécurité ou l'environnement sur la base des critères fixés conformément à l'article 14.

Article 4

1. L'agrément est octroyé par la Commission conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 12, paragraphe 3.

2. L'agrément n'est octroyé qu'aux organismes qui satisfont aux exigences mentionnées à l'article 3.

3. L'agrément est octroyé à l'entité juridique compétente, qui est l'entité mère de toutes les entités juridiques composant l'or-

ganisme agréé. Cet agrément couvre toutes les entités juridiques qui contribuent à ce que cet organisme assure des services à l'échelle mondiale.

4. La Commission, statuant conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 12, paragraphe 3, peut limiter l'agrément en ce qui concerne certains types de navires, les navires d'un certain gabarit, certaines activités, ou une combinaison de ces éléments, conformément à la capacité et aux compétences attestées de l'organisme concerné. Dans ce cas, la Commission précise les motifs de la limitation et les conditions auxquelles celle-ci peut être supprimée ou étendue. Cette limitation peut être réexaminée à tout moment.

5. La Commission établit et met régulièrement à jour la liste des organismes agréés conformément au présent article. Cette liste est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 5

Lorsque la Commission considère qu'un organisme agréé n'a pas satisfait aux critères minimaux fixés à l'annexe I ou ne s'est pas acquitté des obligations qui lui incombent au titre du présent règlement, ou que les performances d'un organisme agréé dans le domaine de la sécurité et de la prévention de la pollution se sont sensiblement dégradées, sans toutefois que cela représente une menace inacceptable pour la sécurité ou l'environnement, elle invite l'organisme agréé en cause à prendre, dans des délais déterminés, les mesures préventives et correctives nécessaires afin d'assurer le plein respect desdits critères minimaux et obligations et, en particulier, d'éliminer toute menace potentielle pour la sécurité et l'environnement, ou à traiter par d'autres moyens les causes de la dégradation des performances.

Les actions préventives et correctives peuvent comprendre des mesures de protection transitoires lorsque la menace pour la sécurité et l'environnement est immédiate.

Cependant, la Commission informe préalablement tous les États membres ayant accordé leur autorisation à l'organisme agréé concerné des mesures que celle-ci entend prendre, sans préjudice de leur application immédiate.

Article 6

1. Outre les mesures prises en application de l'article 5, la Commission peut, conformément à la procédure consultative visée à l'article 12, paragraphe 2, infliger des amendes à un organisme agréé:

a) dont le non-respect grave ou répété des critères minimaux fixés à l'annexe I ou des obligations qui lui incombent au titre de l'article 8, paragraphe 4, et des articles 9, 10 et 11 ou dont la dégradation des performances révèle des insuffisances graves dans sa structure, ses systèmes, ses procédures ou ses contrôles internes;

ou

b) qui a communiqué intentionnellement à la Commission des informations inexactes, incomplètes ou trompeuses au cours de l'évaluation en application de l'article 8, paragraphe 1, ou fait d'autres façons obstacle à cette évaluation.

2. Sans préjudice du paragraphe 1, lorsqu'un organisme agréé ne prend pas les mesures préventives et correctives requises par la Commission, ou qu'il agit avec un retard injustifié, la Commission peut imposer des astreintes à cet organisme jusqu'à ce que les mesures requises soient pleinement exécutées.

3. Les amendes et astreintes visées aux paragraphes 1 et 2 sont dissuasives et proportionnées à la gravité de l'affaire et à la capacité économique de l'organisme agréé concerné, en tenant particulièrement compte de la mesure dans laquelle la sécurité ou la protection de l'environnement se trouve compromise.

Elles ne sont imposées qu'après avoir donné à l'organisme agréé et aux États membres concernés la possibilité de présenter leurs observations.

Le montant cumulé des amendes et astreintes imposées ne dépasse pas 5 % du chiffre d'affaires total moyen de l'organisme agréé au cours des trois exercices précédents pour les activités entrant dans le champ d'application du présent règlement.

4. La Cour de justice des Communautés européennes statue avec compétence de pleine juridiction sur les recours formés contre les décisions par lesquelles la Commission a fixé une amende ou une astreinte. Elle peut supprimer, réduire ou majorer l'amende ou l'astreinte infligée.

Article 7

1. La Commission retire l'agrément d'un organisme:

a) dont le non-respect grave et répété des critères minimaux fixés à l'annexe I ou des obligations qui lui incombent au titre du présent règlement est tel qu'il constitue une menace inacceptable pour la sécurité ou l'environnement;

b) dont les insuffisances graves et répétées de ses performances en matière de sécurité et de prévention de la pollution sont telles qu'elles constituent une menace inacceptable pour la sécurité ou l'environnement;

c) qui empêche son évaluation par la Commission ou y fait obstacle de manière répétée;

d) qui ne verse pas les amendes et/ou astreintes visées à l'article 6, paragraphes 1 et 2; ou

e) qui cherche à obtenir la couverture financière ou le remboursement des amendes éventuelles qui lui seraient infligées en application de l'article 6.

2. Aux fins des points a) et b) du paragraphe 1, la Commission statue sur la base de toutes les informations disponibles, notamment:

a) les résultats de sa propre évaluation de l'organisme agréé concerné en application de l'article 8, paragraphe 1;

b) les rapports remis par les États membres en application de l'article 10 de la directive .../.../CE;

c) les analyses des accidents dans lesquels sont impliqués des navires inscrits dans la classification des organismes agréés;

d) toute récurrence des insuffisances visées à l'article 6, paragraphe 1, point a);

e) la mesure dans laquelle la flotte inscrite dans la classification de l'organisme agréé est affectée; et

f) l'inefficacité des mesures visées à l'article 6, paragraphe 2.

3. Le retrait de l'agrément est prononcé par la Commission, de sa propre initiative ou à la demande d'un État membre, conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 12, paragraphe 3, après avoir donné à l'organisme agréé concerné la possibilité de présenter ses observations.

Article 8

1. Tous les organismes agréés sont évalués par la Commission, en association avec l'État membre qui a soumis la demande d'agrément en question, de manière régulière et au minimum tous les deux ans, pour vérifier s'ils s'acquittent des obligations qui leur incombent au titre du présent règlement et satisfont aux critères minimaux énoncés à l'annexe I. L'évaluation se limite aux activités des organismes agréés relevant du champ d'application du présent règlement.

2. En sélectionnant les organismes agréés à évaluer, la Commission est particulièrement attentive aux performances de l'organisme agréé en matière de sécurité et de prévention de la pollution, aux fiches d'accidents et aux rapports produits par les États membres conformément à l'article 10 de la directive .../.../CE.

3. L'évaluation peut comprendre la visite des succursales régionales de l'organisme agréé, ainsi qu'une inspection aléatoire des navires, tant en service qu'en cours de construction, aux fins de l'audit du fonctionnement de l'organisme agréé. Dans ce cas, la Commission informe, le cas échéant, l'État membre où la succursale régionale est située. La Commission communique aux États membres un rapport sur les résultats de l'évaluation.

4. Chaque organisme agréé communique annuellement les résultats de l'examen de la gestion de son système de qualité au comité visé à l'article 12, paragraphe 1.

Article 9

1. Les organismes agréés font en sorte que la Commission ait accès aux informations nécessaires aux fins de l'évaluation visée à l'article 8, paragraphe 1. Aucune clause contractuelle ne peut être invoquée pour restreindre cet accès.

2. Les organismes agréés veillent, dans leurs contrats passés avec des propriétaires ou des exploitants de navires en vue de la délivrance de certificats réglementaires ou de certificats de classification à un navire, à ce que cette délivrance ait pour condition que les parties ne refusent pas l'accès des inspecteurs de la Commission à bord du navire en cause aux fins de l'article 8, paragraphe 1.

Article 10

1. Les organismes agréés se consultent mutuellement à intervalles réguliers en vue de maintenir l'équivalence et de parvenir à une harmonisation de leurs règles et procédures et de la mise en œuvre de celles-ci. Ils coopèrent entre eux en vue de parvenir à une interprétation cohérente des conventions internationales, sans préjudice des pouvoirs des États du pavillon. Les organismes agréés conviennent, dans les cas appropriés, des conditions techniques et de procédure dans lesquelles ils reconnaîtront mutuellement les certificats délivrés pour le matériel, les équipements et les éléments constitutifs fondés sur des normes équivalentes, en prenant pour référence les normes les plus exigeantes et les plus rigoureuses.

Lorsqu'aucun accord de reconnaissance mutuelle ne peut être dégagé pour des raisons sérieuses de sécurité, les organismes agréés en précisent les motifs.

Lorsqu'un organisme agréé constate lors une inspection ou d'une autre manière qu'un matériel, un équipement ou un élément constitutif n'est pas conforme à son certificat, il peut refuser d'autoriser l'installation à bord dudit matériel, équipement ou élément constitutif. L'organisme agréé informe immédiatement les autres organismes agréés, en motivant son refus.

Les organismes agréés reconnaissent, à des fins de classification, les certificats d'équipements marins portant la marque de la barre à roues conformément à la directive 96/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins ⁽¹⁾.

Ils fournissent à la Commission et aux États membres des rapports périodiques concernant les progrès fondamentaux accomplis sur le plan des normes et de la reconnaissance mutuelle des certificats délivrés pour le matériel, l'équipement et les éléments constitutifs.

2. La Commission présente au Parlement européen et au Conseil, pour le (*), un rapport fondé sur une étude indépendante et portant sur les progrès accomplis en matière d'harmonisation des règles et des procédures et de reconnaissance mutuelle des certificats délivrés pour le matériel, les équipements et les éléments constitutifs.

3. Les organismes agréés coopèrent avec les administrations chargées du contrôle par l'État du port lorsqu'un navire de leur classe est concerné, afin notamment de faciliter la correction des anomalies constatées ou d'autres insuffisances.

4. Les organismes agréés fournissent aux administrations de tous les États membres qui leur ont octroyé un des types d'autorisation prévus à l'article 3 de la directive .../.../CE (*) et à la Commission toute information pertinente concernant la flotte inscrite dans leurs registres de classification, les transferts, les changements, les suspensions ou les retraits de classe, quel que soit le pavillon du navire.

Les informations relatives aux transferts, aux changements, aux suspensions et aux retraits de classe, y compris les informations concernant tous les retards dans l'exécution des visites ou la mise en œuvre des recommandations, des conditions de classe, des conditions d'exploitation ou des restrictions d'exploitation établies à l'encontre des navires inscrits dans leurs registres de classification — quel que soit leur pavillon — sont également communiquées par voie électronique à la base de données commune des inspections utilisée par les États membres aux fins de la mise en œuvre de la directive .../.../CE, au même moment qu'elles sont enregistrées dans les propres systèmes de l'organisme agréé, et en en tout état de cause pas plus de 72 heures après l'événement qui a fait naître l'obligation de communiquer les informations. Ces informations, à l'exception des recommandations et des conditions de classe qui ne sont pas en retard d'exécution, sont publiées sur les sites internet de ces organismes agréés.

5. Les organismes agréés ne délivrent pas de certificat statutaire pour un navire, quel que soit son pavillon, qui a été déclassé ou qui a changé de classe pour des motifs de sécurité, sans donner au préalable à l'administration compétente de l'État du pavillon la possibilité d'exprimer son avis dans un délai raisonnable sur la nécessité d'une inspection complète.

6. En cas de transfert de classe d'un organisme agréé vers un autre, l'organisme cédant communique, sans retard indu, le dossier complet du navire à l'organisme cessionnaire et l'informe notamment:

a) des éventuels retards dans l'exécution des visites;

b) des éventuels retards dans la mise en œuvre des recommandations et des conditions de classe;

⁽¹⁾ JO L 46 du 17.2.1997, p. 25. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2002/84/CE (JO L 324 du 29.11.2002, p. 53).

(*) Cinq ans après l'entrée en vigueur du présent règlement.

- c) des conditions d'exploitation établies à l'encontre des navires; et
- d) des restrictions d'exploitation établies à l'encontre des navires.

Les nouveaux certificats du navire ne peuvent être délivrés par l'organisme cessionnaire qu'après que toutes les visites en retard ont été dûment effectuées et que les recommandations et les conditions de classe inobservées précédemment établies en ce qui concerne le navire ont été respectées conformément aux spécifications de l'organisme cédant.

Avant la délivrance des certificats, l'organisme cessionnaire doit aviser l'organisme cédant de la date de délivrance des certificats et confirmer la date, le lieu et les mesures prises pour remédier à tous les retards dans l'exécution des visites ou la mise en œuvre des recommandations et des conditions de classe.

Les organismes agréés établissent et mettent en œuvre des exigences communes appropriées concernant les cas de transfert de classe où des précautions spéciales sont nécessaires. Ces cas incluent au moins le transfert de classe de navires de quinze ans et plus ainsi que le transfert d'un organisme non agréé vers un organisme agréé.

Les organismes agréés coopèrent pour mettre en œuvre correctement les dispositions du présent paragraphe.

Article 11

1. Les organismes agréés mettent en place, au plus tard le... (*), et maintiennent un système indépendant d'évaluation et de certification de la qualité, conformément aux normes internationales de qualité applicables, auquel les associations professionnelles intéressées du secteur des transports maritimes peuvent participer à titre consultatif.

2. Ce système d'évaluation et de certification de la qualité est chargé des tâches suivantes:

- a) évaluation périodique des systèmes de gestion de la qualité des organismes agréés, conformément aux critères issus des normes de qualité ISO 9001;
- b) certification des systèmes de gestion de la qualité des organismes agréés, y compris des organismes pour lesquels une demande d'agrément a été introduite conformément à l'article 3;
- c) délivrance d'interprétations des normes de gestion de la qualité internationalement reconnues, en particulier afin de tenir compte des caractéristiques liées à la nature et aux obligations des organismes agréés; et
- d) élaboration de recommandations individuelles et collectives en vue de l'amélioration des procédures et des mécanismes de contrôle interne des organismes agréés.

3. Le système d'évaluation et de certification de la qualité est doté de la gouvernance et des compétences nécessaires pour agir

(*) Vingt-quatre mois après la date d'entrée en vigueur du présent règlement.

de manière indépendante par rapport aux organismes agréés et dispose des moyens nécessaires pour exercer efficacement ses fonctions conformément aux normes professionnelles les plus élevées. Ce système établit ses méthodes de travail et son règlement intérieur.

4. Le système d'évaluation et de certification de la qualité adopte un plan de travail annuel.

5. Le système d'évaluation et de certification de la qualité peut demander l'assistance d'organes extérieurs d'évaluation de la qualité.

6. Le système d'évaluation et de certification de la qualité fournit aux parties intéressées, y compris les États du pavillon et la Commission, toutes les informations relatives à son plan annuel de travail ainsi qu'à ses observations et recommandations, en particulier en ce qui concerne des situations où la sécurité aurait pu se trouver compromise.

7. Le système d'évaluation et de certification de la qualité fait l'objet d'une évaluation périodique de la Commission.

8. La Commission fait rapport aux États membres sur les résultats de l'évaluation et les suites données à celle-ci.

Article 12

1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) institué par le règlement (CE) n° 2099/2002 ⁽¹⁾.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 3 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

3. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, les articles 5 et 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

La période prévue à l'article 5, paragraphe 6, de la décision 1999/468/CE est fixée à trois mois.

4. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

Article 13

1. Le présent règlement peut être modifié, sans que son champ d'application soit élargi, en vue de mettre à jour les critères minimaux fixés à l'annexe I, compte tenu notamment des décisions pertinentes de l'OMI.

Ces mesures, visant à modifier des éléments non essentiels du présent règlement, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 4.

(1) JO L 324 du 29.11.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 93/2007 de la Commission (JO L 22 du 31.1.2007, p. 12).

2. Les modifications des conventions internationales définies à l'article 2, point b), du présent règlement peuvent être exclues du champ d'application du présent règlement en application de l'article 5 du règlement (CE) n° 2099/2002.

Article 14

1. La Commission adopte et publie:

- a) des critères de mesure de l'efficacité des règles et des procédures ainsi que des performances des organismes agréés en matière de sécurité et de prévention de la pollution des navires inscrits dans leurs registres de classification, eu égard en particulier aux données produites dans le cadre du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port et/ou de dispositifs similaires; et
- b) des critères permettant de déterminer si ces performances sont à considérer comme une menace inacceptable pour la sécurité et l'environnement, qui peuvent tenir compte de circonstances particulières dans le cas des organismes de taille réduite ou hautement spécialisés.

Ces mesures, visant à modifier des éléments non essentiels du présent règlement en le complétant, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 4.

2. Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement en le complétant concernant la mise en œuvre de l'article 6 et, le cas échéant, de l'article 7 sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 12, paragraphe 4.

3. Sans préjudice de l'application immédiate des critères minimaux mentionnés à l'annexe I, la Commission peut, conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 12, paragraphe 3, adopter des règles relatives à leur interprétation et envisager la fixation d'objectifs pour les critères minimaux généraux visés à l'annexe I, partie A, point 3.

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

Fait à ...

Par le Parlement européen

Le président

...

Article 15

1. Les organismes qui, au moment de l'entrée en vigueur du présent règlement, ont reçu l'agrément conformément à la directive 94/57/CE conservent leur agrément, sous réserve des dispositions du paragraphe 2.

2. Sans préjudice des articles 5 et 7, la Commission réexamine tous les agréments limités octroyés en application de la directive 94/57/CE à la lumière de l'article 4, paragraphe 3, du présent règlement au plus tard le ... (*), en vue de décider, conformément à la procédure de réglementation visée à l'article 12, paragraphe 3, s'il convient de remplacer les limitations ou de les supprimer. Les limitations continuent de s'appliquer tant que la Commission n'a pas pris de décision.

Article 16

Au cours de l'évaluation en application de l'article 8, paragraphe 1, la Commission vérifie que le titulaire d'un agrément est l'entité juridique compétente au sein de l'organisme à laquelle s'appliquent les dispositions du présent règlement. Si tel n'est pas le cas, la Commission prend une décision modifiant l'agrément.

Lorsque la Commission modifie l'agrément, les États membres adaptent leurs accords avec l'organisme agréé de façon à tenir compte de la modification apportée.

Article 17

La Commission informe, selon une périodicité bisannuelle, le Parlement européen et le Conseil de l'application du présent règlement.

Article 18

Les références faites, dans la législation communautaire et dans les législations nationales, à la directive 94/57/CE s'entendent, s'il y a lieu, comme faites au présent règlement et sont à lire selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe II.

Article 19

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

Par le Conseil

Le président

...

(*) Douze mois après l'entrée en vigueur du présent règlement.

ANNEXE I

CRITÈRES MINIMAUX APPLICABLES AUX ORGANISMES**(visés à l'article 3)****A. CRITÈRES MINIMAUX GÉNÉRAUX**

1. Un organisme agréé doit avoir la personnalité juridique dans l'État où il est implanté. Sa comptabilité doit être certifiée par des auditeurs indépendants.
2. L'organisme agréé doit être en mesure de justifier d'une expérience étendue dans le domaine de l'évaluation de la conception et de la construction des navires de commerce.
3. L'organisme agréé doit disposer en permanence d'un personnel d'encadrement, technique, d'assistance et de recherche proportionné à la flotte inscrite dans sa classification, à sa composition et à la participation de l'organisme à la construction et à la conversion des navires. L'organisme agréé doit être capable d'affecter à tous les lieux de travail, en fonction des besoins, des moyens et du personnel proportionnés aux tâches à effectuer conformément aux critères minimaux généraux visés aux points 6 et 7 et aux critères minimaux spécifiques visés à la partie B.
4. L'organisme agréé doit avoir et appliquer un ensemble de règles et de procédures exhaustives, qui lui sont propres, ou la capacité avérée de le faire, concernant la conception, la construction et les visites périodiques des navires de commerce, possédant la qualité de normes internationalement reconnues. Elles doivent être publiées, continuellement mises à jour et améliorées au moyen de programmes de recherche et de développement.
5. Le registre des navires de l'organisme agréé doit être publié annuellement ou conservé dans une base de données électronique accessible au public.
6. L'organisme agréé ne doit pas être sous le contrôle de propriétaires ou de constructeurs de navires, ou d'autres personnes exerçant des activités commerciales dans le domaine de la fabrication, de l'équipement, de la réparation ou de l'exploitation des navires. Les recettes de l'organisme agréé ne dépendent pas de manière significative d'une seule entreprise commerciale. L'organisme agréé n'effectue pas de tâches réglementaires ou de classification s'il est lui-même le propriétaire ou l'exploitant du navire ou s'il a des liens professionnels, personnels ou familiaux avec ce propriétaire ou cet exploitant. Cette incompatibilité s'applique également aux inspecteurs employés par l'organisme agréé.
7. L'organisme agréé doit agir conformément aux dispositions de l'annexe de la résolution A.789(19) de l'OMI concernant les spécifications définissant les fonctions des organismes reconnus agissant au nom de l'administration en matière de visites et de délivrance des certificats, dans la mesure où lesdites dispositions relèvent du champ d'application du présent règlement.

B. CRITÈRES MINIMAUX SPÉCIFIQUES

1. L'organisme agréé doit assurer, grâce à ses inspecteurs exclusifs ou, dans des cas exceptionnels et dûment justifiés, aux inspecteurs exclusifs d'autres organismes agréés, une couverture mondiale.
2. L'organisme agréé doit être régi par un code de déontologie.
3. L'organisme agréé doit être géré et administré de manière à garantir la confidentialité des informations exigées par l'administration.
4. L'organisme agréé doit fournir toute information utile à l'administration et à la Commission ainsi qu'aux parties intéressées.
5. L'organisme agréé, ses inspecteurs et le personnel technique qu'il emploie exécutent leurs tâches sans porter atteinte aux droits de propriété intellectuelle des chantiers navals, des équipementiers et des propriétaires de navires, y compris les brevets, les licences, le savoir-faire ou tout autre type de connaissance dont l'utilisation est juridiquement protégée au niveau communautaire ou national; l'organisme agréé, les inspecteurs et le personnel technique qu'il emploie ne peuvent en aucun cas, et sans préjudice des pouvoirs d'évaluation des États membres et de la Commission, en particulier au titre de l'article 9, transmettre ou divulguer des informations présentant un intérêt d'un point de vue commercial qui auraient été obtenues dans le cadre de leurs activités d'inspection, de vérification et de surveillance de nouvelles constructions ou de navires en réparation.
6. La direction de l'organisme agréé doit définir et documenter sa politique et ses objectifs en matière de qualité ainsi que son attachement à ces objectifs et doit s'assurer que cette politique est comprise, appliquée et maintenue à tous les niveaux de l'organisme. La politique de l'organisme agréé doit se fonder sur des objectifs et des indicateurs de performance en matière de sécurité et de prévention de la pollution.

7. L'organisme agréé doit faire en sorte:
 - a) que ses règles et procédures soient établies et maintenues de manière systématique;
 - b) que ses règles et procédures soient respectées, un système interne étant mis en place pour mesurer la qualité du service par rapport à ces règles et procédures;
 - c) que les normes du travail réglementaire pour lequel l'organisme agréé est habilité soient respectées, un système interne étant mis en place pour mesurer la qualité du service par rapport au respect des conventions internationales;
 - d) que les responsabilités, les pouvoirs et les relations entre les membres du personnel dont le travail influe sur la qualité des services offerts par l'organisme agréé soient définis et documentés;
 - e) que tous les travaux soient effectués sous contrôle;
 - f) qu'un système de supervision permette de contrôler les mesures prises et les travaux effectués par les inspecteurs et le personnel technique et administratif employés par l'organisme agréé;
 - g) que les inspecteurs possèdent des connaissances approfondies du type particulier de navire sur lequel ils effectuent leurs travaux correspondant à la visite spécifique à effectuer, ainsi que des exigences applicables en la matière;
 - h) qu'un système de qualification des inspecteurs et de mise à jour régulière de leurs connaissances soit mis en place;
 - i) que des enregistrements soient tenus, montrant que les normes prescrites ont été respectées dans les différents domaines où des services ont été fournis et que le système de qualité fonctionne efficacement;
 - j) qu'un système général d'audits internes, planifié et documenté, des activités liées à la qualité, où qu'elles aient été exercées, soit maintenu;
 - k) que les inspections et les visites réglementaires requises par le système harmonisé de visites et de délivrance des certificats auxquelles l'organisme agréé est habilité à procéder soient effectuées conformément aux modalités prévues dans l'annexe et dans l'appendice de la résolution A.948(23) de l'OMI concernant les directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats;
 - l) que des modalités claires et directes en matière de responsabilité et de contrôle soient définies entre les services centraux et régionaux de l'organisme agréé, ainsi qu'entre les organismes agréés et leurs inspecteurs.
 8. L'organisme agréé doit avoir élaboré et mis en œuvre et doit maintenir un système efficace de qualité interne fondé sur les aspects pertinents des normes de qualité internationalement reconnues et conforme aux normes EN ISO/IEC 17020:2004 (organismes de contrôle) et EN ISO 9001:2000 (systèmes de gestion de la qualité, exigences), telles qu'interprétées et certifiées par le système d'évaluation et de certification de la qualité visé à l'article 11, paragraphe 1.
 9. Les règles et procédures de l'organisme agréé doivent être mises en œuvre de telle manière que l'organisme est toujours en mesure d'aboutir, à partir de ses propres connaissances directes et appréciations, à une déclaration fiable et objective sur la sécurité des navires concernés, au moyen de certificats de classification, sur la base desquels les certificats statutaires peuvent être délivrés.
 10. L'organisme agréé doit posséder les moyens nécessaires pour évaluer, aux fins de certification — par le recours à des professionnels qualifiés et en application des dispositions énoncées dans l'annexe de la résolution A.913 (22) de l'OMI concernant les directives sur l'application du code international de gestion de la sécurité (Code ISM) par les administrations — la mise en œuvre et le maintien du système de gestion de la sécurité, tant à terre qu'embarqué.
 11. Des représentants de l'administration et d'autres parties concernées doivent pouvoir prendre part à l'élaboration des règles et des procédures de l'organisme agréé.
-

ANNEXE II

TABLEAU DE CORRESPONDANCE

Directive 94/57/CE	Directive .../.../CE	Présent règlement
Article premier	Article premier	Article premier
Article 2, point a)	Article 2, point a)	Article 2, point a)
Article 2, point b)	Article 2, point b)	—
Article 2, point c)	Article 2, point c)	—
Article 2, point d)	Article 2, point d)	Article 2, point b)
Article 2, point e)	Article 2, point e)	Article 2, point c)
—	Article 2, point f)	Article 2, point d)
Article 2, point f)	Article 2, point g)	Article 2, point e)
Article 2, point g)	Article 2, point h)	Article 2, point f)
Article 2, point h)	Article 2, point i)	Article 2, point g)
Article 2, point i)	Article 2, point k)	Article 2, point i)
—	Article 2, point j)	Article 2, point h)
Article 2, point j)	Article 2, point l)	—
Article 2, point k)	—	Article 2, point j)
Article 3	Article 3	
Article 4, paragraphe 1, première phrase	—	Article 3, paragraphe 1
Article 4, paragraphe 1, deuxième phrase	—	Article 3, paragraphe 2
Article 4, paragraphe 1, troisième phrase	—	—
Article 4, paragraphe 1, quatrième phrase	—	Article 4, paragraphe 1
—	—	Article 3, paragraphe 3
—	—	Article 4, paragraphes 2, 3 et 4
—	—	Article 5
—	—	Article 6
—	—	Article 7
Article 5, paragraphe 1	Article 4, paragraphe 1	—
Article 5, paragraphe 3	Article 4, paragraphe 2	—
Article 6, paragraphes 1, 2, 3 et 4	Article 5, paragraphes 1, 2, 3 et 4	—
Article 6, paragraphe 5	—	—

Directive 94/57/CE	Directive .../.../CE	Présent règlement
Article 7	Article 6	Article 12
Article 8, paragraphe 1, premier tiret	Article 7, paragraphe 1, premier alinéa, point a)	—
Article 8, paragraphe 1, deuxième tiret	—	Article 13, paragraphe 1
Article 8, paragraphe 1, troisième tiret	Article 7, paragraphe 1, premier alinéa, point b)	—
—	Article 7, paragraphe 1, deuxième alinéa	Article 13, paragraphe 1, deuxième alinéa
Article 8, paragraphe 2	Article 7, paragraphe 2	—
Article 8, paragraphe 2, deuxième alinéa	—	Article 13, paragraphe 2
Article 9, paragraphe 1	—	—
Article 9, paragraphe 2	—	—
Article 10, paragraphe 1, partie introductive	Article 8	—
Article 10, paragraphe 1, points a), b), c), paragraphes 2, 3 et 4	—	—
Article 11, paragraphes 1 et 2	Article 9, paragraphes 1 et 2	—
Article 11, paragraphes 3 et 4	—	Article 8, paragraphes 1 et 2
Article 12	Article 10	—
Article 13	—	—
Article 14	Article 11, paragraphes 1 et 2	—
—	Article 11, paragraphe 3	—
—	Article 12	—
—	—	Article 9
Article 15, paragraphe 1	—	—
—	—	Article 10, paragraphes 1 et 2
Article 15, paragraphe 2	—	Article 10, paragraphe 3
Article 15, paragraphe 3	—	Article 10, paragraphe 4
Article 15, paragraphe 4	—	Article 10, paragraphe 5
Article 15, paragraphe 5	—	Article 10, paragraphe 6, premier, deuxième, troisième et cinquième alinéas
—	—	Article 10, paragraphe 6, quatrième alinéa
Article 16	Article 13	—
Article 17	Article 16	—
—	Article 14	—
—	Article 15	—

Directive 94/57/CE	Directive .../.../CE	Présent règlement
—	—	Article 11
—	—	Article 14
—	—	Article 15
—	—	Article 16
—	—	Article 17
—	—	Article 18
—	—	Article 19
Annexe	—	Annexe I
—	Annexe I	—
—	Annexe II	Annexe II

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

Dans le cadre de la procédure de codécision (article 251 du traité CE), le Conseil est parvenu, le 30 novembre 2007, à un accord politique sur deux instruments juridiques distincts, sur la base de la proposition correspondante de la Commission ⁽¹⁾: un projet de directive établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (refonte) et un règlement établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (refonte). Le présent document concerne la partie de la proposition de la Commission qui constitue le règlement de refonte ⁽²⁾.

Après la mise au point du texte par les juristes-linguistes, le Conseil a arrêté sa position commune le 6 juin 2008.

Pour arrêter sa position, le Conseil a tenu compte des avis du Comité économique et social ⁽³⁾ et du Comité des régions ⁽⁴⁾. Un grand nombre d'amendements du Parlement européen, adoptés en première lecture le 25 avril 2007 ⁽⁵⁾, ont été intégrés ou pris en compte dans le texte correspondant, qui fait partie de la directive ou du règlement selon la position du Conseil.

La proposition vise à refondre les modifications successives apportées à la directive 94/57/CE établissant les règles et normes communes concernant les organismes qui inspectent les navires et leur délivrent les certificats, les «organismes agréés». En outre, certaines dispositions de la directive existante sont modifiées à des fins de simplification ou d'harmonisation, ou pour renforcer les règles actuelles, par exemple en augmentant le contrôle des organismes agréés et en réformant le système de sanctions à l'encontre de ceux qui ne remplissent pas les critères minimaux d'agrément.

II. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

a) **Forme de l'acte législatif**

La principale question soulevée lors des discussions qui ont eu lieu au sein des instances du Conseil est la forme de l'acte législatif proposé par la Commission. Plusieurs dispositions de la directive proposée doivent être comprises comme imposant des obligations à des particuliers soit directement, soit en déléguant à la Commission la compétence de les leur imposer; les particuliers concernés en l'espèce sont les organismes agréés. Le Service juridique du Conseil l'a confirmé dans son avis du 8 octobre 2007 (doc. 13616/07), dans lequel il recommande d'adopter l'acte sous la forme d'un règlement ou, à défaut, de remanier les dispositions en question ou de scinder l'acte en une directive et un règlement.

Dans son accord politique, le Conseil a décidé de scinder le texte en deux instruments distincts, une directive et un règlement. La directive comprend les dispositions destinées aux États membres concernant leurs relations avec les organismes agréés, tandis que le règlement contient toutes les dispositions relatives à l'agrément au niveau communautaire, c'est-à-dire l'octroi et le retrait de l'agrément par la Commission, les obligations et les critères à respecter par les organismes pour obtenir l'agrément communautaire, ainsi que les éventuelles sanctions à l'encontre des organismes agréés qui ne les respectent pas.

b) **Principales questions liées au règlement**

Outre la décision d'inclure dans un nouveau règlement toutes les dispositions relatives à l'agrément communautaire des organismes d'inspection et de visite des navires, le Conseil a jugé nécessaire de modifier ces dispositions dans un souci de clarté ou sur la base des considérations suivantes:

⁽¹⁾ La Commission a transmis sa proposition de refonte de la directive établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes le 30 janvier 2006 (doc. 5912/06 MAR 11 ENV 50 CODEC 95).

⁽²⁾ La position commune du Conseil sur le projet de directive figure dans le document 5724/08, et l'exposé des motifs correspondant, dans le document 5724/08 ADD 1.

⁽³⁾ Doc. CESE 1177/2006 du 13.9.2006 (JO C 318 du 23.12.2006, p.195).

⁽⁴⁾ Doc. CdR 43/2006 du 15.6.2006 (JO C 229 du 22.9.2006, p.38).

⁽⁵⁾ Doc. 8724/07 CODEC 389 MAR 28 ENV 206 (non encore publié au Journal officiel).

1) *Portée de l'agrément et critères minimaux d'agrément*

Le Conseil considère, comme le Parlement européen, qu'il importe de souligner que l'organisme qui sollicite l'agrément doit, indépendamment de sa structure, fournir ses services dans le monde entier. Dans le cas d'un agrément limité, la position commune impose la transparence en ce qui concerne les motifs de la limitation et les conditions auxquelles celle-ci peut être modifiée. Pour éviter toute détérioration des critères minimaux d'agrément, la position commune prévoit la possibilité de fixer, par la procédure de comité, des règles relatives à l'interprétation et aux objectifs de ces critères, en particulier pour ce qui est du nombre de membres du personnel qui doivent être employés par les organismes agréés.

2) *Imposition d'amendes aux organismes agréés*

Le Conseil estime que les États membres doivent être informés par la procédure consultative de toute décision que doit prendre la Commission pour imposer des amendes aux organismes agréés qui ne respectent pas les obligations que leur impose le règlement.

3) *Harmonisation des règles et procédures des organismes agréés et reconnaissance mutuelle des certificats qu'ils délivrent*

Le Conseil approuve la proposition de la Commission d'encourager les organismes agréés à poursuivre l'harmonisation de leurs règles et procédures et à examiner les conditions de reconnaissance mutuelle des certificats qu'ils délivrent pour le matériel, l'équipement et les éléments constitutifs. La position commune comprend cependant une série de clauses de sauvegarde. Celles-ci portent sur les cas où la reconnaissance mutuelle des certificats ne peut être décidée par les organismes agréés ou sur les cas où il a été confirmé qu'un matériel, un équipement ou un élément constitutif n'est pas conforme à son certificat.

Conformément à la proposition du Parlement européen, la Commission est invitée à présenter un rapport sur le niveau atteint dans le processus d'harmonisation des règles et procédures des organismes agréés, ainsi que sur la reconnaissance mutuelle des certificats qu'ils délivrent.

4) *Évaluation et certification des systèmes de gestion de la qualité des organismes agréés*

Le Conseil souscrit sans réserve aux grandes lignes de la proposition de la Commission, qui prévoient la création par les organismes agréés d'une entité responsable de l'évaluation et de la certification de leurs systèmes de gestion de la qualité. D'accord pour l'essentiel avec l'amendement du Parlement européen, le Conseil souligne dans sa position commune que cela devrait se faire conformément aux normes internationales de qualité applicables et aux conseils des associations professionnelles intéressées du secteur des transports maritimes.

Les autres modifications apportées par le Conseil aux dispositions relatives au système d'évaluation et de certification de la qualité visent notamment à rationaliser les tâches de cette entité et à préciser qu'elle doit être dotée de la gouvernance et des compétences nécessaires pour agir de manière indépendante par rapport aux organismes agréés.

5) *Introduction de la procédure de réglementation avec contrôle*

Conformément à la décision «Comitologie» dans sa version modifiée ⁽¹⁾, le Conseil introduit dans sa position commune la procédure de réglementation avec contrôle pour modifier le règlement conformément aux modifications apportées aux conventions internationales, aux protocoles, aux codes et aux résolutions, mettre à jour les critères minimaux d'agrément et adopter des critères pour mesurer l'efficacité des règles et des procédures, ainsi que des performances des organismes agréés en matière de sécurité et de prévention de la pollution.

III. AMENDEMENTS

La position commune reprend intégralement, en partie ou dans leur principe, un grand nombre des amendements adoptés en première lecture par le Parlement européen: il s'agit des amendements 6, 11, 12, 15, 16, 17, 18, 20, 25, 26, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 50, 52, 53, 54, 55, 56, 59, 60, 61, 62, 64, 66, 68, 69, 71 et 74. Les dispositions concernées sont généralement conformes aux amendements, mais pas identiques, le texte ayant dû être adapté à la suite de la scission de la proposition initiale en deux instruments distincts.

⁽¹⁾ Décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission, telle que modifiée par la décision 2006/512/CE du Conseil du 17 juillet 2006 (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

Les autres amendements n'ont pas pu être acceptés, le Conseil ayant estimé qu'ils n'étaient pas compatibles avec les procédures d'agrément communautaire (amendement 14), pas tout à fait clairs ou apparemment redondants (amendements 19, 23, 57 et 67) ou incompatibles avec l'approche du Conseil concernant l'instauration de l'entité responsable de l'évaluation et de la certification des systèmes de gestion de la qualité des organismes agréés (amendements 63, 65 et, en partie, 74).

IV. CONCLUSION

Le Conseil considère que sa position commune fournit une manière appropriée d'établir les dispositions relatives à l'agrément des organismes d'inspection et de visite des navires au niveau communautaire dans le cadre d'un règlement, accompagné d'une directive fixant les mesures à suivre par les États membres dans leurs relations avec ces organismes.

Le texte de la position commune reprend une grande partie des amendements du Parlement européen. Le Conseil attend avec intérêt de mener des discussions constructives avec le Parlement européen afin de parvenir à un accord le plus tôt possible.

POSITION COMMUNE (CE) N° 19/2008**adoptée par le Conseil le 6 juin 2008****en vue de l'adoption du règlement (CE) n° .../2008 du Parlement européen et du Conseil du ...
relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

(2008/C 190 E/02)

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

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

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans le cadre de la politique commune des transports, il est nécessaire d'arrêter des mesures supplémentaires pour accroître la sécurité des transports maritimes. Ces mesures comprennent des règles de responsabilité concernant les dommages causés aux passagers, puisqu'il est important d'assurer un niveau d'indemnisation approprié aux passagers victimes d'accidents en mer.
- (2) Le protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages a été adopté le 1^{er} novembre 2002 sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI). La Communauté et ses États membres se préparent à prendre une décision quant à l'adhésion à ce protocole ou à sa ratification.
- (3) La convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages telle que modifiée par son protocole de 2002 (ci-après dénommée «convention d'Athènes») s'applique uniquement aux transports internationaux. La distinction entre transports nationaux et internationaux ayant été supprimée au sein du marché intérieur des services de transport maritime, il convient d'avoir le même niveau et la même nature de responsabilité dans les transports internationaux et nationaux au sein de la Communauté.
- (4) Le comité juridique de l'OMI a adopté, le 19 octobre 2006, une réserve et des lignes directrices pour l'application de la convention d'Athènes (ci-après dénommées «lignes directrices de l'OMI») afin de traiter certaines questions relevant de la convention d'Athènes, en particulier en matière d'indemnisation des dommages liés au terro-

risme; les lignes directrices de l'OMI peuvent, à ce titre, être considérées comme une *lex specialis*.

- (5) Le présent règlement intègre des parties des lignes directrices de l'OMI, qu'il rend obligatoires. À cet effet, dans les lignes directrices de l'OMI, il convient, en particulier, de comprendre l'usage du conditionnel «devrait» comme traduisant une obligation juridique.
- (6) Les dispositions de la convention d'Athènes (annexe I) et des lignes directrices de l'OMI (annexe II) devraient être considérées comme s'appliquant mutatis mutandis dans le cadre de la législation communautaire.
- (7) Les matières couvertes par les articles 17 et 17 bis de la convention d'Athènes relèvent de la compétence exclusive de la Communauté européenne dans la mesure où ces articles affectent les règles établies par le règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale ⁽⁴⁾. À cet égard, les dispositions de ces deux articles feront partie intégrante de l'ordre juridique communautaire au moment de l'adhésion de la Communauté européenne à la convention d'Athènes.
- (8) Aux fins du présent règlement, il y a lieu de comprendre les termes «ou est immatriculé dans celui-ci» comme signifiant que l'État du pavillon, dans le cas de l'inscription d'un navire au registre d'immatriculation au titre de bâtiment en affrètement coque nue (externe), doit être soit un État membre soit une partie contractante à la convention d'Athènes. Les États membres et la Commission devraient prendre les mesures nécessaires afin d'inviter l'OMI à élaborer des lignes directrices concernant l'inscription de navires au registre d'immatriculation au titre de bâtiments en affrètement coque nue (externe).
- (9) Aux fins du présent règlement, les «équipements de mobilité» ne devraient être considérés ni comme des bagages ni comme des véhicules au sens de l'article 8 de la convention d'Athènes.
- (10) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du présent règlement en conformité avec la décision 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ JO C 318 du 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229 du 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 25 avril 2007 (non encore paru au Journal officiel), position commune du Conseil du 6 juin 2008 et position du Parlement européen du ... (non encore parue au Journal officiel). Décision du Conseil du ... (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 12 du 16.1.2001, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1791/2006 (JO L 363 du 20.12.2006, p. 1).

⁽⁵⁾ JO L 184 du 17.7.1999, p. 23. Décision modifiée par la décision 2006/512/CE (JO L 200 du 22.7.2006, p. 11).

- (11) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à modifier le présent règlement afin d'y incorporer les amendements ultérieurs apportés aux conventions internationales, protocoles, codes et résolutions y afférents. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels du présent règlement, y compris en le complétant par l'ajout de nouveaux éléments non essentiels, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue par l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (12) L'Agence européenne pour la sécurité maritime, instituée par le règlement (CE) n° 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002 ⁽¹⁾, devrait assister la Commission dans la préparation et l'établissement du rapport sur le fonctionnement des nouvelles règles.
- (13) Afin de satisfaire aux obligations qui leur incombent au titre du présent règlement, les États membres peuvent envisager de ratifier la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le protocole de 1996, et de faire usage de la faculté prévue à l'article 15, paragraphe 3 bis, de cette convention, afin de stipuler, aux termes de dispositions expresses du présent règlement, le régime de limitation de la responsabilité applicable aux passagers.
- (14) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir établir un ensemble unique de règles régissant les droits des transporteurs par mer et de leurs passagers en cas d'accident, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres et peut donc, en raison de la nécessité de garantir des limites de responsabilité identiques en cas d'accident dans tous les États membres, être mieux réalisé au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif,

ONT ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

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 (ci-après dénommée «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 (ci-après dénommées «lignes directrices de l'OMI»), dont le texte figure à l'annexe II.

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 relevant de la classe A conformément à l'article 4 de la directive 98/18/CE du Conseil du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers ⁽²⁾ et établit certaines exigences supplémentaires.

Article 2

Champ d'application

Le présent règlement s'applique à tout transport international au sens de l'article 1^{er}, paragraphe 9, de la convention d'Athènes ainsi qu'au transport par mer à l'intérieur d'un seul État membre à bord de navires relevant de la classe A conformément à 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; ou
- 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 et par les articles 1^{er} et 1 bis, l'article 2, paragraphe 2, les articles 3 à 16 et 18, 20 et 21 de la convention d'Athènes, dont le texte figure à l'annexe I, ainsi que 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.

⁽¹⁾ JO L 208 du 5.8.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1891/2006 (JO L 394 du 30.12.2006, p. 1).

⁽²⁾ JO L 144 du 15.5.1998, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2003/75/CE de la Commission (JO L 190 du 30.7.2003, p. 6).

Article 5

Limitation globale de la responsabilité

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.

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 premier alinéa, sous réserve que la limite de responsabilité calculée conformément auxdites dispositions n'excède pas, pour un même événement, le plus petit des montants de 340 millions de DTS (droits de tirage spéciaux) par incident ou de 250 000 DTS par passager.

Article 6

Avance

Lorsque le décès ou les lésions corporelles d'un passager ont été causés par un événement maritime sur le territoire d'un État membre ou ont eu lieu à bord d'un navire battant le pavillon d'un État membre ou immatriculé dans celui-ci, le cas échéant, le transporteur ayant assuré effectivement le 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.

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 mais n'est pas remboursable, sauf dans les cas prévus à l'article 3, paragraphe 1, ou à l'article 6 de la convention d'Athènes ou à l'appendice A des lignes directrices de l'OMI ou lorsque la personne à laquelle l'avance a été versée n'avait pas droit à indemnisation.

Article 7

Information des passagers

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,

et ce au plus tard au moment du départ. Dans la mesure où l'obligation d'information au titre du présent article a été remplie par le transporteur ou par le transporteur substitué, l'autre transporteur n'est pas tenu de notifier lesdites informations. Ces informations sont communiquées sous la forme la plus appropriée.

Afin de respecter cette exigence en matière d'information, le transporteur et le transporteur substitué peuvent avoir recours à 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.

Article 9

Procédure

Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement concernant l'insertion de 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 afin de tenir compte des décisions adoptées en vertu de l'article 23 de ladite convention, ainsi que les mises à jour correspondantes de l'annexe I, sont arrêtées en conformité à la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 10, paragraphe 2.

Les mesures visant à modifier les éléments non essentiels du présent règlement concernant l'insertion de modifications aux dispositions des lignes directrices de l'OMI, dont le texte figure à l'annexe II, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 10, paragraphe 2.

Article 10

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par le comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS), institué par le règlement (CE) n° 2099/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 ⁽¹⁾.

2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

⁽¹⁾ JO L 324 du 29.11.2002, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 93/2007 de la Commission (JO L 22 du 31.1.2007, p. 12).

Article 11

Disposition transitoire

Pour ce qui est du transport par mer à l'intérieur d'un seul État membre à bord de navires relevant de la classe A conformément à 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.

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

Fait à ...

Par le Parlement européen

Le président

...

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.

Par le Conseil

Le président

...

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'affrèteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport; et
- c) «transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport» désigne le transporteur substitué, ou le transporteur dans la mesure où ce dernier assure effectivement le transport;
2. «contrat de transport» signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages;
3. «navire» signifie uniquement un bâtiment de mer à l'exclusion de tout véhicule sur coussin d'air;
4. «passager» signifie toute personne transportée sur un navire,
 - a) en vertu d'un contrat de transport, ou
 - b) qui, avec le consentement du transporteur, accompagne un véhicule ou des animaux vivants faisant l'objet d'un contrat de transport de marchandises non régi par la présente convention;
5. «bagages» signifie tout objet ou véhicule transporté par le transporteur en vertu d'un contrat de transport, à l'exception:
 - a) des biens ou des véhicules transportés en vertu d'un contrat d'affrètement, d'un connaissance ou d'un contrat concernant à titre principal le transport de marchandises, et
 - b) des animaux vivants;
6. «bagages de cabine» signifie les bagages que le passager a dans sa cabine ou qu'il a en sa possession, sous sa garde ou son contrôle. Sauf pour l'application du paragraphe 8 du présent article et de l'article 8, les bagages de cabine comprennent les bagages que le passager a dans son véhicule ou sur celui-ci;
7. «perte ou dommages survenus aux bagages» concerne également le préjudice matériel provenant de ce que les bagages n'ont pas été rendus au passager dans un délai raisonnable à compter du moment de l'arrivée du navire sur lequel les bagages ont été transportés ou auraient dû l'être, mais ne comprend pas les retards provenant de conflits du travail;
8. «transport» concerne les périodes suivantes:
 - a) en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire;
 - b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager;
 - c) en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire;
9. «transport international» signifie tout transport dont le lieu de départ et le lieu de destination sont, selon le contrat de transport, situés dans deux États différents ou dans un seul État si, selon le contrat de transport ou l'itinéraire prévu, il y a un port d'escale intermédiaire dans un autre État;
10. «Organisation» désigne l'Organisation maritime internationale;
11. «Secrétaire général» désigne le Secrétaire général de l'organisation.

*Article 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
- 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.

(*) Non reproduit.

Article 4

Transporteur substitué

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

Article 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.
3.
 - a) Un État Partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat. Cette institution ou cet organisme informe cet État de la délivrance de chaque certificat. Dans tous les cas, l'État Partie se porte pleinement garant du caractère complet et exact du certificat ainsi délivré et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.
 - b) Un État Partie notifie au Secrétaire général:
 - i) les responsabilités spécifiques et les conditions de l'habilitation d'une institution ou d'un organisme reconnu par lui;
 - ii) le retrait d'une telle habilitation; et
 - iii) la date à compter de laquelle une telle habilitation ou le retrait d'une telle habilitation prend effet.

L'habilitation ne prend pas effet avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle une notification en ce sens a été donnée au Secrétaire général.

- c) L'institution ou l'organisme autorisé à délivrer des certificats conformément au présent paragraphe est, au minimum, autorisé à retirer ces certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas respectées. Dans tous les cas, l'institution ou l'organisme signale ce retrait à l'État au nom duquel le certificat avait été délivré.
4. Le certificat est établi dans la ou les langues officielles de l'État qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues et, si l'État en décide ainsi, la langue officielle de cet État peut ne pas être utilisée.
5. Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un État Partie, auprès de l'autorité de l'État qui a délivré ou visé le certificat.
6. Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux prescriptions du présent article si elle peut cesser d'avoir effet, pour une raison autre que l'expiration de la période de validité indiquée dans le certificat, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date où préavis en a été donné à l'autorité spécifiée au paragraphe 5, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou autre garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux prescriptions du présent article.
7. L'État d'immatriculation du navire détermine les conditions de délivrance et de validité du certificat, sous réserve des dispositions du présent article.
8. Aucune disposition de la présente convention n'est interprétée comme empêchant un État Partie de donner foi aux renseignements obtenus d'autres États ou de l'Organisation ou d'autres organismes internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des autres personnes fournissant la garantie financière aux fins de la présente convention. Dans de tels cas, l'État Partie qui donne foi à de tels renseignements n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'État qui délivre le certificat.
9. Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un État Partie sont acceptés par les autres États parties aux fins de la présente convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats qu'ils ont eux-mêmes délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie. Un État Partie peut à tout moment demander à l'État qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat d'assurance n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente convention.
10. Toute demande en réparation couverte par une assurance ou autre garantie financière en vertu du présent article peut être formée directement contre l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière. Dans un tel cas, le montant figurant au paragraphe 1 constitue la limite de la responsabilité de l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière, même si le transporteur ou le transporteur substitué n'est pas en droit de limiter sa responsabilité. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le transporteur mentionné au paragraphe 1 serait fondé à invoquer conformément à la présente convention (excepté ceux tirés de la faillite ou de la mise en liquidation). De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage résulte d'une faute intentionnelle de l'assuré, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par l'assuré contre lui. Le défendeur est dans tous les cas en droit d'obliger le transporteur et le transporteur substitué à se joindre à la procédure.
11. Tous fonds constitués par une assurance ou autre garantie financière souscrite en application du paragraphe 1 ne sont disponibles que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente convention et tout paiement de ces fonds dégage de toute responsabilité née de la présente convention à raison des montants payés.
12. Un État Partie n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à être exploité à tout moment si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en vertu du paragraphe 2 ou du paragraphe 15.
13. Sous réserve des dispositions du présent article, chaque État Partie veille à ce qu'en vertu de son droit national, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1 couvre tout navire autorisé à transporter plus de douze passagers, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui touche ou quitte un port de son territoire, dans la mesure où la présente convention est applicable.
14. Nonobstant les dispositions du paragraphe 5, un État Partie peut notifier au Secrétaire général qu'aux fins du paragraphe 13 les navires ne sont pas tenus d'avoir à bord ou de produire le certificat prescrit au paragraphe 2 lorsqu'ils touchent ou quittent des ports situés dans son territoire, sous réserve que l'État Partie qui délivre le certificat ait notifié au Secrétaire général qu'il tient, sous forme électronique, des dossiers accessibles à tous les États Parties, attestant l'existence du certificat et permettant aux États Parties de s'acquitter de leurs obligations en vertu du paragraphe 13.

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

Article 5

Biens de valeur

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

Article 6

Faute du passager

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

Article 7

Limite de responsabilité en cas de mort et de lésions corporelles

1. La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager en vertu de l'article 3 est limitée, dans tous les cas, à 400 000 unités de compte par passager pour un même événement. Si, d'après la loi du tribunal saisi, l'indemnité peut être fixée sous forme de rente, le capital de la rente ne peut dépasser cette limite.
2. Un État Partie peut stipuler aux termes de dispositions expresses de sa législation nationale la limite de responsabilité prescrite au paragraphe 1, sous réserve que la limite de responsabilité prévue, le cas échéant, au niveau national ne soit pas inférieure à celle prescrite au paragraphe 1. Un État Partie qui fait usage de la faculté offerte dans le présent paragraphe notifie au Secrétaire général la limite de responsabilité adoptée ou le fait qu'il n'y en a pas.

Article 8

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

1. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à 2 250 unités de compte par passager et par transport.
2. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux véhicules, y compris tous les bagages transportés dans le véhicule ou sur celui-ci, est limitée, dans tous les cas, à 12 700 unités de compte par véhicule et par transport.
3. La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2, est limitée, dans tous les cas, à 3 375 unités de compte par passager et par transport.
4. Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur est soumise à une franchise qui ne dépasse pas 330 unités de compte en cas de dommages causés à un véhicule et 149 unités de compte par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme est déduite du montant de la perte ou du dommage.

Article 9

Unité de compte et conversion

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

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

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

Article 10

Dispositions supplémentaires relatives aux limites de responsabilité

1. Le transporteur et le passager peuvent convenir de façon expresse et par écrit de limites de responsabilité plus élevées que celles prévues aux articles 7 et 8.
2. Les intérêts et les frais de justice ne sont pas inclus dans les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8.

Article 11

Exonérations et limites que peuvent invoquer les préposés du transporteur

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

Article 12

Cumul d'actions en responsabilité

1. Lorsque les limites de responsabilité prévues aux articles 7 et 8 prennent effet, elles s'appliquent au montant total de la réparation qui peut être obtenu dans le cadre de toutes les actions en responsabilité intentées en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager ou de perte ou de dommages survenus à ses bagages.
2. En ce qui concerne le transport exécuté par un transporteur substitué, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de transporteur et du transporteur substitué, ainsi que de leurs préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge soit du transporteur, soit du transporteur substitué, en vertu de la présente convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.
3. Dans tous les cas où le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué peut, en vertu de l'article 11 de la présente convention, se prévaloir des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8, le montant total de la réparation qui peut être obtenu du transporteur ou, le cas échéant, du transporteur substitué et de ce préposé ou mandataire ne peut dépasser ces limites.

Article 13

Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

1. Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité visées aux articles 7 et 8 et au paragraphe 1 de l'article 10, s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit témérairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement.
2. Le préposé ou mandataire du transporteur ou du transporteur substitué ne peut se prévaloir de ces limites s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que ce préposé ou mandataire a commis, soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit 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;
 - 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 (*)**

(*) Non reproduit.

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
- 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.

(*) Non reproduit.

6. Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et en particulier, du montant des dommages qui en résultent des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances.
7. a) Aucun amendement visant à modifier les limites en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent protocole a été ouvert à la signature, ni d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article.
- b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la convention, telle que révisée par le présent protocole, majorée de six pour cent par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle le présent protocole a été ouvert à la signature.
- c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la convention, telle que révisée par le présent protocole.
8. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 5 est notifié par l'Organisation à tous les États Parties. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des États qui étaient des États Parties au moment de l'adoption de l'amendement ne fassent savoir au Secrétaire général qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.
9. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au 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.

Annexe à la convention d'Athènes

Certificat d'assurance ou autre garantie financière relative à la responsabilité en cas de mort et de lésions corporelles des passagers

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

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

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

Type de garantie

Durée de la garantie

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

Nom

Adresse

Le présent certificat est valable jusqu'au

Délivré ou visé par le gouvernement de
(nom complet de l'État)

OU

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

Le présent certificat est délivré sous l'autorité du Gouvernement de

(nom complet de l'État) par (nom de l'institution ou de l'organisme)

À Le
(lieu) (date)

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

Notes explicatives:

1. En désignant l'État, on peut, si on le désire, mentionner l'autorité publique compétente du pays dans lequel le certificat est délivré.
2. Lorsque le montant total de la garantie provient de plusieurs sources, il convient d'indiquer le montant fourni par chacune d'elles.
3. Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il y a lieu de les énumérer.
4. Dans la rubrique «Durée de la garantie», il convient de préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.
5. Dans la rubrique «Adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)», il convient d'indiquer l'adresse de l'établissement principal de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants). Si nécessaire, il convient d'indiquer le lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite.

ANNEXE 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.
- [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
 - ajouter toutes autres limitations, conditions et exclusions qu'il estime nécessaire 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):
 - 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, saisie, arrestation, contrainte ou 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 contrer un tel risque;
 - confiscation et expropriation;mais peut être assujettie aux exclusions, limitations et 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 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.
- 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, limitations et conditions énoncées en 2.1 et 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.

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 contaminants 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, responsabilité civile ou frais occasionnés, induits ou engendrés directement ou indirectement par l'utilisation ou l'exploitation, aux fins de causer un préjudice, d'un ordinateur, système informatique, logiciel, code malveillant, virus ou traitement informatique ou autre système électronique.
2. Si la présente clause est garantie par une police couvrant les risques de guerre, guerre civile, révolution, rébellion, insurrection ou 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, système informatique ou logiciel ou 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 AUTOMATI-QUEMENT 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;
- 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, responsabilité civile ou 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.

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]*

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:

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.
-

EXPOSÉ DES MOTIFS DU CONSEIL

I. INTRODUCTION

En novembre 2005, la Commission a adopté sa proposition ⁽¹⁾ de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident. Cette proposition a été transmise au Conseil, le 24 février 2006.

Le Parlement européen a adopté son avis en première lecture, le 25 avril 2007.

Le Comité économique et social européen a adopté son avis, le 13 septembre 2006. ⁽²⁾

Le Comité des régions a adopté son avis, le 15 juin 2006. ⁽³⁾

Dans le cadre de la procédure de codécision (article 251 du traité CE), le Conseil a dégagé un accord politique sur le projet de règlement, le 30 novembre 2007. Le 6 juin 2008, le Conseil a arrêté sa position commune mise au point par les juristes-linguistes.

II. OBJECTIF

Le principal objectif du règlement proposé est d'incorporer en droit communautaire 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 (ci-après dénommée «convention d'Athènes»).

En outre, la proposition de la Commission inclut plusieurs adaptations de la convention d'Athènes et des mesures supplémentaires, telles que l'extension du champ d'application au trafic intérieur ainsi qu'au trafic sur les voies de navigation intérieure, la suppression de la possibilité offerte aux États membres en vertu de la convention d'Athènes de fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles qui sont prévues dans la convention. De plus, la proposition prévoit une disposition selon laquelle en cas de perte ou de dommage d'un équipement de mobilité/équipement médical appartenant à un passager à mobilité réduite, l'indemnisation correspond, au maximum, à la valeur de remplacement de l'équipement en question. Comme dans les secteurs aérien et ferroviaire, la proposition prévoit le versement d'une avance en cas de décès ou de lésions corporelles d'un passager, ainsi que l'information des passagers préalablement au voyage.

III. ANALYSE DE LA POSITION COMMUNE

Généralités

La position commune relative à la proposition précitée, arrêtée par le Conseil, met à jour le règlement entre autres en modifiant les dispositions concernant le champ d'application, le lien entre le règlement et les autres conventions internationales sur la limitation globale de la responsabilité, le versement d'avances et la disposition transitoire du règlement.

La position commune reprend intégralement, en partie ou dans leur principe un grand nombre d'amendements (amendements 1, 2, 3, 5, 9, 10, 11, 16 à 27 figurant dans le doc. 8724/07) adoptés en première lecture par le Parlement européen. Ces amendements améliorent ou précisent le texte du règlement proposé. Toutefois, d'autres amendements n'ont pas été pris en compte dans la position commune (amendements 4, 6, 7, 8, 12, 13, 14 et 15). Comme la Commission, le Conseil est d'avis que le réexamen des tâches de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) ne devrait pas être traité dans le règlement, car il s'agit d'une question spécifique (amendement 4). Le rejet des autres amendements est en outre expliqué dans la section suivante.

La position commune intègre aussi d'autres modifications que celles envisagées dans l'avis du Parlement européen en première lecture: dans certains cas, des dispositions de la proposition initiale de la Commission ont été complétées par des éléments nouveaux ou ont été entièrement remaniées, et des dispositions totalement nouvelles ont été insérées.

En outre, un certain nombre de modifications rédactionnelles visent simplement à clarifier le texte ou à garantir la cohérence globale du règlement.

La section suivante décrit les modifications de fond apportées à la position commune et la réaction du Conseil aux amendements du Parlement européen.

⁽¹⁾ Doc. 6827/06 — COM(2005) 592 final

⁽²⁾ JO C 318 du 23.12.2006

⁽³⁾ JO C 229 du 22.9.2006

Observations spécifiques

1. *Champ d'application*

Souscrivant pleinement à l'avis du Parlement européen (amendements 16 à 27), le Conseil a rejeté l'extension de l'application de la convention d'Athènes au transport international et national par voie de navigation intérieure, tel que la Commission le propose. Le Conseil suit le même raisonnement que celui du Parlement européen en considérant que la convention d'Athènes traite des transports maritimes et qu'il se peut qu'une extension au transport par voie de navigation intérieure ne soit pas appropriée et qu'elle ne tienne pas suffisamment compte des spécificités du secteur des voies de navigation intérieure.

En outre, le Conseil, contrairement à la Commission et au Parlement européen, précise qu'en ce qui concerne les transports maritimes au sein d'un seul État membre, il est raisonnable que le règlement s'applique aux navires relevant de la classe A conformément à l'article 4 de la directive 98/18/CE du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.

2. *Incorporation de la convention d'Athènes et d'autres mesures de l'OMI*

Comme le Parlement européen (amendement 6), le Conseil est d'avis qu'il conviendrait d'incorporer dans le règlement non seulement la convention d'Athènes, mais aussi la réserve et les lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes (ci-après dénommées «lignes directrices de l'OMI»), adoptées par le comité juridique de l'OMI, le 19 octobre 2006, afin de traiter certaines questions relevant de la convention d'Athènes, en particulier l'indemnisation des dommages liés au terrorisme. C'est pour cette raison que le Conseil, comme le Parlement européen, a ajouté le texte des lignes directrices de l'OMI en tant que nouvelle annexe du règlement.

Néanmoins, il convient de noter que le Conseil estime que l'insertion de l'intégralité du texte de la convention d'Athènes peut créer des incertitudes juridiques, plusieurs dispositions de la convention n'étant pas directement liées à l'objet du règlement. C'est la raison pour laquelle le Conseil, contrairement au Parlement européen, énumère à l'article 3, paragraphe 1, du règlement les dispositions pertinentes de la convention d'Athènes qui s'appliquent dans le cadre du règlement. En outre, les dispositions de la convention d'Athènes qui ne sont pas pertinentes ou induisent en erreur ont été retirées de l'annexe du règlement dans un souci de clarté.

3. *Plafonds applicables*

Le Conseil a modifié la proposition de la Commission en ce qui concerne la non-application de l'article 7, paragraphe 2, de la convention d'Athènes. Ce dernier dispose qu'un État partie peut adopter des limites de responsabilité plus élevées que celles prévues dans la convention d'Athènes. Le Conseil a choisi d'appliquer la disposition de la convention d'Athènes telle qu'elle existe actuellement sans introduire de mécanisme communautaire particulier afin d'approuver le recours à l'article 7, paragraphe 2, comme la Commission l'a suggéré dans sa proposition ainsi que le Parlement européen dans son amendement 7.

4. *Application simultanée d'autres conventions internationales concernant la limitation de responsabilité des propriétaires de navires*

Plusieurs États membres ayant déjà ratifié la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, telle que modifiée par le protocole de 1996, le Conseil ne peut pas soutenir le Parlement européen en ce qui concerne la non-application de l'article 19 de la convention d'Athènes (amendement 8). À l'article 5 de la position commune du Conseil, le lien entre la convention d'Athènes et la convention de 1996 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes est clarifié afin de garantir une sécurité juridique.

5. *Avance*

Suivant de près l'avis du Parlement européen (amendement 9), le Conseil soutient l'idée selon laquelle dans le cas d'un événement maritime causant le décès d'un passager ou des lésions corporelles à ce dernier, une avance devrait être versée. Afin de s'assurer que la disposition peut s'appliquer en pratique, le Conseil a précisé que la disposition s'applique si l'événement maritime a eu lieu sur le territoire d'un État membre ou à bord d'un navire battant le pavillon d'un État membre ou immatriculé dans celui-ci. En ce qui concerne l'événement maritime, le Conseil est d'avis que les termes «événement maritime» font l'objet d'une définition suffisante et large dans la convention d'Athènes. Par conséquent, il n'est pas nécessaire d'ajouter les termes «accident maritime».

Le Conseil soutient pleinement le Parlement européen (amendement 10) en ce qui concerne la précision selon laquelle le versement d'une avance ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité, et l'avance peut être déduite de toute somme payée ultérieurement. Toutefois, le Conseil précise dans quels cas l'avance est remboursable conformément à la convention d'Athènes et aux lignes directrices de l'OMI.

6. *Information des passagers*

Le Conseil soutient le Parlement européen en ce qui concerne le caractère (approprié et compréhensible) des informations à fournir aux passagers, et ce au plus tard au moment du départ. Comme dans le secteur aérien, le Conseil propose qu'un résumé puisse être utilisé à cette fin. Toutefois, le Conseil estime qu'il n'est pas nécessaire de mentionner les dispositions de la directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait (amendement 12) car cette directive s'applique déjà et est indépendante du règlement proposé.

7. *Application différée*

Comme le Parlement européen (amendements 13, 14 et 15), le Conseil a inséré une disposition transitoire permettant aux États membres de différer l'application du règlement jusqu'à quatre ans après sa date d'application. Toutefois, la modification apportée par le Conseil à la proposition de la Commission s'applique au transport par mer à l'intérieur d'un seul État membre à bord de navires relevant de la classe A conformément à l'article 4 de la directive 98/18/CE, et non au transport national par lignes régulières de ferry (dans les régions visées à l'article 299, paragraphe 2, du traité CE), comme le propose le Parlement européen.

IV. **CONCLUSION**

Le Conseil estime que la position commune représente une approche réaliste, tenant dûment compte de la faisabilité de la proposition et des dispositions supplémentaires proposées ainsi que de la nécessité d'une sécurité juridique.

Le Conseil espère mener des discussions constructives avec le Parlement européen en vue d'une adoption rapide du règlement.
