

**PROTOCOL OF 2002 TO THE ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974, LONDON, 1 NOVEMBER 2002**

**Text approved by the Conference**

**The States Parties to this Protocol,**

**CONSIDERING** that it is desirable to revise the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974, to provide for enhanced compensation, to introduce strict liability, to establish a simplified procedure for updating the limitation amounts, and to ensure compulsory insurance for the benefit of passengers,

**RECALLING** that the 1976 Protocol to the Convention introduces the Special Drawing Right as the Unit of Account in place of the gold franc,

**HAVING NOTED** that the 1990 Protocol to the Convention, which provides for enhanced compensation and a simplified procedure for updating the limitation amounts, has not entered into force,

**HAVE AGREED** as follows:

**ARTICLE 1**

For the purposes of this Protocol:

- 1 "Convention" means the text of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.
- 2 "Organization" means the International Maritime Organization.
- 3 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

**ARTICLE 2**

**Article 1, paragraph 1 of the Convention is replaced by the following text:**

- 1 (a) "carrier" means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by that person or by a performing carrier;
- (b) "performing carrier" means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage; and
- (c) "carrier who actually performs the whole or a part of the carriage" means the performing carrier, or, in so far as the carrier actually performs the carriage, the carrier.

**ARTICLE 3**

**1 Article 1, paragraph 10 of the Convention is replaced by the following:**

10 "Organization" means the International Maritime Organization.

**2 The following text is added as Article 1, paragraph 11, of the Convention:**

11 "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

**ARTICLE 4**

**Article 3 of the Convention is replaced by the following text:**

**Article 3****Liability of the carrier**

- 1 For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger caused by a shipping incident, the carrier shall be liable to the extent that such loss in respect of that passenger on each distinct occasion does not exceed 250,000 units of account, unless the carrier proves that the incident:
  - (a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character; or
  - (b) was wholly caused by an act or omission done with the intent to cause the incident by a third party.

If and to the extent that the loss exceeds the above limit, the carrier shall be further liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.

- 2 For the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger not caused by a shipping incident, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.
- 3 For the loss suffered as a result of the loss of or damage to cabin luggage, the carrier shall be liable if the incident which caused the loss was due to the fault or neglect of the carrier. The fault or neglect of the carrier shall be presumed for loss caused by a shipping incident.
- 4 For the loss suffered as a result of the loss of or damage to luggage other than cabin luggage, the carrier shall be liable unless the carrier proves that the incident which caused the loss occurred without the fault or neglect of the carrier.
- 5 For the purposes of this Article:
  - (a) "shipping incident" means shipwreck, capsizing, collision or stranding of the ship, explosion or fire in the ship, or defect in the ship;
  - (b) "fault or neglect of the carrier" includes the fault or neglect of the servants of the carrier, acting within the scope of their employment;
  - (c) "defect in the ship" means any malfunction, failure or non-compliance with applicable safety regulations in respect of any part of the ship or its equipment when used for the escape, evacuation, embarkation and disembarkation of passengers; or when used for the propulsion, steering, safe navigation, mooring, anchoring, arriving at or leaving berth or anchorage, or damage control after flooding; or when used for the launching of life saving appliances; and
  - (d) "loss" shall not include punitive or exemplary damages.

- 6 The liability of the carrier under this Article only relates to loss arising from incidents that

occurred in the course of the carriage. The burden of proving that the incident which caused the loss occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss, shall lie with the claimant.

- 7 Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the carrier against any third party, or the defence of contributory negligence under Article 6 of this Convention. Nothing in this Article shall prejudice any right of limitation under Articles 7 or 8 of this Convention.
- 8 Presumptions of fault or neglect of a party or the allocation of the burden of proof to a party shall not prevent evidence in favour of that party from being considered.

## **ARTICLE 5**

**The following text is added as Article 4bis of the Convention:**

### **Article 4bis**

#### **Compulsory insurance**

- 1 When passengers are carried on board a ship registered in a State Party that is licensed to carry more than twelve passengers, and this Convention applies, any carrier who actually performs the whole or a part of the carriage shall maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or similar financial institution, to cover liability under this Convention in respect of the death of and personal injury to passengers. The limit of the compulsory insurance or other financial security shall not be less than 250,000 units of account per passenger on each distinct occasion.
- 2 A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party, such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention and shall contain the following particulars:
  - (a) name of ship, distinctive number or letters and port of registry;
  - (b) name and principal place of business of the carrier who actually performs the whole or a part of the carriage;
  - (c) IMO ship identification number;
  - (d) type and duration of security;
  - (e) name and principal place of business of insurer or other person providing financial security and, where appropriate, place of business where the insurance or other financial security is established; and
  - (f) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other financial security.
- 3 (a) A State Party may authorize an institution or an Organization recognised by it to issue the certificate. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each

certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued, and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.

- (b) A State Party shall notify the Secretary-General of:
- (i) the specific responsibilities and conditions of the authority delegated to an institution or organization recognised by it;
  - (ii) the withdrawal of such authority; and
  - (iii) the date from which such authority or withdrawal of such authority takes effect.

An authority delegated shall not take effect prior to three months from the date from which notification to that effect was given to the Secretary-General.

- (c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not complied with. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.

- 4 The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages, and, where the State so decides, the official language of the State may be omitted.
- 5 The certificate shall be carried on board the ship, and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship's registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authority of the State issuing or certifying the certificate.
- 6 An insurance or other financial security shall not satisfy the requirements of this Article if it can cease, for reasons other than the expiry of the period of validity of the insurance or security specified in the certificate, before three months have elapsed from the date on which notice of its termination is given to the authorities referred to in paragraph 5, unless the certificate has been surrendered to these authorities or a new certificate has been issued within the said period. The foregoing provisions shall similarly apply to any modification which results in the insurance or other financial security no longer satisfying the requirements of this Article.
- 7 The State of the ship's registry shall, subject to the provisions of this Article, determine the conditions of issue and validity of the certificate.
- 8 Nothing in this Convention shall be construed as preventing a State Party from relying on information obtained from other States or the Organization or other international organizations relating to the financial standing of providers of insurance or other financial security for the purposes of this Convention. In such cases, the State Party relying on such information is not relieved of its responsibility as a State issuing the certificate.
- 9 Certificates issued or certified under the authority of a State Party shall be accepted by other States Parties for the purposes of this Convention and shall be regarded by other States Parties as having the same force as certificates issued or certified by them, even if issued or certified in respect of a ship not registered in a State Party. A State Party may at any time request consultation with the issuing or certifying State should it believe that the insurer or guarantor

named in the insurance certificate is not financially capable of meeting the obligations imposed by this Convention.

- 10 Any claim for compensation covered by insurance or other financial security pursuant to this Article may be brought directly against the insurer or other person providing financial security. In such case, the amount set out in paragraph 1 applies as the limit of liability of the insurer or other person providing financial security, even if the carrier or the performing carrier is not entitled to limitation of liability. The defendant may further invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up) which the carrier referred to in paragraph 1 would have been entitled to invoke in accordance with this Convention. Furthermore, the defendant may invoke the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the assured, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the assured against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the carrier and the performing carrier to be joined in the proceedings.
- 11 Any sums provided by insurance or by other financial security maintained in accordance with paragraph 1 shall be available exclusively for the satisfaction of claims under this Convention, and any payments made of such sums shall discharge any liability arising under this Convention to the extent of the amounts paid.
- 12 A State Party shall not permit a ship under its flag to which this Article applies to operate at any time unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 15.
- 13 Subject to the provisions of this Article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other financial security, to the extent specified in paragraph 1, is in force in respect of any ship that is licensed to carry more than twelve passengers, wherever registered, entering or leaving a port in its territory in so far as this Convention applies.
- 14 Notwithstanding the provisions of paragraph 5, a State Party may notify the Secretary-General that, for the purposes of paragraph 13, ships are not required to carry on board or to produce the certificate required by paragraph 2 when entering or leaving ports in its territory, provided that the State Party which issues the certificate has notified the Secretary-General that it maintains records in an electronic format, accessible to all States Parties, attesting the existence of the certificate and enabling States Parties to discharge their obligations under paragraph 13.
- 15 If insurance or other financial security is not maintained in respect of a ship owned by a State Party, the provisions of this Article relating thereto shall not be applicable to such ship, but the ship shall carry a certificate issued by the appropriate authorities of the State of the ship's registry, stating that the ship is owned by that State and that the liability is covered within the amount prescribed in accordance with paragraph 1. Such a certificate shall follow as closely as possible the model prescribed by paragraph 2.

## **ARTICLE 6**

**Article 7 of the Convention is replaced by the following text:**

### **Article 7**

#### **Limit of liability for death and personal injury**

- 1 The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger under Article 3 shall

in no case exceed 400,000 units of account per passenger on each distinct occasion. Where, in accordance with the law of the court seized of the case, damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.

- 2 A State Party may regulate by specific provisions of national law the limit of liability prescribed in paragraph 1, provided that the national limit of liability, if any, is not lower than that prescribed in paragraph 1. A State Party, which makes use of the option provided for in this paragraph, shall inform the Secretary-General of the limit of liability adopted or of the fact that there is none.

## **ARTICLE 7**

**Article 8 of the Convention is replaced by the following text:**

### **Article 8**

#### **Limit of liability for loss of or damage to luggage and vehicles**

- 1 The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 2,250 units of account per passenger, per carriage.
- 2 The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 12,700 units of account per vehicle, per carriage.
- 3 The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 shall in no case exceed 3,375 units of account per passenger, per carriage.
- 4 The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 330 units of account in the case of damage to a vehicle and not exceeding 149 units of account per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

## **ARTICLE 8**

**Article 9 of the Convention is replaced by the following text:**

### **Article 9**

#### **Unit of account and conversion**

- 1 The Unit of Account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the judgment or the date agreed upon by the parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.

- 2 Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the Unit of Account referred to in paragraph 1 shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrams of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.
- 3 The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1, and the conversion mentioned in paragraph 2 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the States Parties, as far as possible, the same real value for the amounts in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1. States shall communicate to the Secretary-General the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 2, as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

#### **ARTICLE 9**

**Article 16, paragraph 3, of the Convention is replaced by the following text:**

- 3 The law of the Court seized of the case shall govern the grounds for suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of any one of the following periods of time:
  - (a) A period of five years beginning with the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later; or, if earlier
  - (b) a period of three years beginning with the date when the claimant knew or ought reasonably to have known of the injury, loss or damage caused by the incident.

#### **ARTICLE 10**

**Article 17 of the Convention is replaced by the following text:**

#### **Article 17**

#### **Competent jurisdiction**

- 1 An action arising under Articles 3 and 4 of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention, and subject to the domestic law of each State Party governing proper venue within those States with multiple possible forums:
  - (a) the court of the State of permanent residence or principal place of business of the defendant, or
  - (b) the court of the State of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or
  - (c) the court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or

- (d) the court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State.
- 2 Actions under Article 4bis of this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts where action could be brought against the carrier or performing carrier according to paragraph 1.
  - 3 After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

## **ARTICLE 11**

**The following text is added as Article 17bis of the Convention:**

### **Article 17bis**

#### **Recognition and enforcement**

- 1 Any judgment given by a court with jurisdiction in accordance with Article 17 which is enforceable in the State of origin where it is no longer subject to ordinary forms of review, shall be recognised in any State Party, except
  - (a) where the judgment was obtained by fraud; or
  - (b) where the defendant was not given reasonable notice and a fair opportunity to present the case.
- 2 A judgment recognised under paragraph 1 shall be enforceable in each State Party as soon as the formalities required in that State have been complied with. The formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.
- 3 A State Party to this Protocol may apply other rules for the recognition and enforcement of judgments, provided that their effect is to ensure that judgments are recognised and enforced at least to the same extent as under paragraphs 1 and 2.

## **ARTICLE 12**

**Article 18 of the Convention is replaced by the following text:**

### **Article 18**

#### **Invalidity of contractual provisions**

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to the passenger's luggage, purporting to relieve any person liable under this Convention of liability towards the passenger or to prescribe a lower limit of liability than that fixed in this Convention except as provided in Article 8, paragraph 4, and any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier or performing carrier, or having the effect of restricting the options specified in Article 17, paragraphs 1 or 2, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.



**ARTICLE 13**

**Article 20 of the Convention is replaced by the following text:**

**Article 20****Nuclear damage**

No liability shall arise under this Convention for damage caused by a nuclear incident:

- (a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its Additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or any amendment or Protocol thereto which is in force; or
- (b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Conventions or any amendment or Protocol thereto which is in force.

**ARTICLE 14****Model certificate**

- 1 The model certificate set out in the annex to this Protocol shall be incorporated as an annex to the Convention.
- 2 The following text is added as Article 1bis of the Convention:

“Article 1bis

*Annex*

The annex to this Convention shall constitute an integral part of the Convention.”

**ARTICLE 15****Interpretation and application**

- 1 The Convention and this Protocol shall, as between the Parties to this Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.
- 2 The Convention as revised by this Protocol shall apply only to claims arising out of occurrences which take place after the entry into force for each State of this Protocol.
- 3 Articles 1 to 22 of the Convention, as revised by this Protocol, together with Articles 17 to 25 of this Protocol and the annex thereto, shall constitute and be called the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

**ARTICLE 16**

The following text is added as Article 22bis of the Convention.

**Article 22bis****Final clauses of the Convention**

The final clauses of this Convention shall be Articles 17 to 25 of the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974. References in this Convention to States Parties shall be taken to mean references to States Parties to that Protocol.

**FINAL CLAUSES****ARTICLE 17****Signature, ratification, acceptance, approval and accession**

- 1 This Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 May 2003 until 30 April 2004 and shall thereafter remain open for accession.
- 2 States may express their consent to be bound by this Protocol by:
  - (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
  - (b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or
  - (c) accession.
- 3 Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.
- 4 Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to this Protocol with respect to all existing States Parties, or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to those States Parties shall be deemed to apply to this Protocol as modified by the amendment.
- 5 A State shall not express its consent to be bound by this Protocol unless, if Party thereto, it denounces:
  - (a) the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974;
  - (b) the Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 19 November 1976; and
  - (c) the Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at London on 29 March 1990,with effect from the time that this Protocol will enter into force for that State in accordance with Article 20.

**ARTICLE 18****States with more than one system of law**

- 1 If a State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in

relation to matters dealt with in this Protocol, it may at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession declare that this Protocol shall extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may modify this declaration by submitting another declaration at any time.

- 2 Any such declaration shall be notified to the Secretary-General and shall state expressly the territorial units to which this Protocol applies.
- 3 In relation to a State Party which has made such a declaration:
  - (a) references to the State of a ship's registry and, in relation to a compulsory insurance certificate, to the issuing or certifying State, shall be construed as referring to the territorial unit respectively in which the ship is registered and which issues or certifies the certificate;
  - (b) references to the requirements of national law, national limit of liability and national currency shall be construed respectively as references to the requirements of the law, the limit of liability and the currency of the relevant territorial unit; and
  - (c) references to courts, and to judgments which must be recognised in States Parties, shall be construed as references respectively to courts of, and to judgments which must be recognised in, the relevant territorial unit.

## **ARTICLE 19**

### **Regional Economic Integration Organizations**

- 1 A Regional Economic Integration Organization, which is constituted by sovereign States that have transferred competence over certain matters governed by this Protocol to that Organization, may sign, ratify, accept, approve or accede to this Protocol. A Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall have the rights and obligations of a State Party, to the extent that the Regional Economic Integration Organization has competence over matters governed by this Protocol.
- 2 Where a Regional Economic Integration Organization exercises its right of vote in matters over which it has competence, it shall have a number of votes equal to the number of its Member States which are Parties to this Protocol and which have transferred competence to it over the matter in question. A Regional Economic Integration Organization shall not exercise its right to vote if its Member States exercise theirs, and vice versa.
- 3 Where the number of States Parties is relevant in this Protocol, including but not limited to Articles 20 and 23 of this Protocol, the Regional Economic Integration Organization shall not count as a State Party in addition to its Member States which are States Parties.
- 4 At the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession the Regional Economic Integration Organization shall make a declaration to the Secretary-General specifying the matters governed by this Protocol in respect of which competence has been transferred to that Organization by its Member States which are signatories or Parties to this Protocol and any other relevant restrictions as to the scope of that competence. The Regional Economic Integration Organization shall promptly notify the Secretary-General of any changes to the distribution of competence, including new transfers of competence, specified in the declaration under this paragraph. Any such declarations shall be made available by the Secretary-General pursuant to

Article 24 of this Protocol.

- 5 States Parties which are Member States of a Regional Economic Integration Organization which is a Party to this Protocol shall be presumed to have competence over all matters governed by this Protocol in respect of which transfers of competence to the Organization have not been specifically declared or notified under paragraph 4.

## **ARTICLE 20**

### **Entry into force**

- 1 This Protocol shall enter into force twelve months following the date on which 10 States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited instruments of ratification, acceptance, approval or accession with the Secretary-General.
- 2 For any State which ratifies, accepts, approves or accedes to this Protocol after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force three months after the date of deposit by such State of the appropriate instrument, but not before this Protocol has entered into force in agreement with paragraph 1.

## **ARTICLE 21**

### **Denunciation**

- 1 This Protocol may be denounced by any State Party at any time after the date on which this Protocol comes into force for that State.
- 2 Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.
- 3 A denunciation shall take effect twelve months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.
- 4 As between the States Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with Article 25 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as revised by this Protocol.

## **ARTICLE 22**

### **Revision and Amendment**

- 1 A Conference for the purpose of revising or amending this Protocol may be convened by the Organization.
- 2 The Organization shall convene a Conference of States Parties to this Protocol for revising or amending this Protocol at the request of not less than one-third of the States Parties.

## **ARTICLE 23**

### **Amendment of limits**

- 1 Without prejudice to the provisions of Article 22, the special procedure in this Article shall apply solely for the purposes of amending the limits set out in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1 and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol.

- 2 Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits, including the deductibles, specified in Article 3, paragraph 1, Article 4bis, paragraph 1, Article 7, paragraph 1, and Article 8 of the Convention as revised by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all States Parties.
- 3 Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (hereinafter referred to as "the Legal Committee") for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.
- 4 All States Parties to the Convention as revised by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.
- 5 Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol present and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 4, on condition that at least one half of the States Parties to the Convention as revised by this Protocol shall be present at the time of voting.
- 6 When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.
- 7
  - (a) No amendment of the limits under this Article may be considered less than five years from the date on which this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this Article.
  - (b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.
  - (c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as revised by this Protocol multiplied by three.
- 8 Any amendment adopted in accordance with paragraph 5 shall be notified by the Organization to all States Parties. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one fourth of the States that were States Parties at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.
- 9 An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 8 shall enter into force eighteen months after its acceptance.
- 10 All States Parties shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with Article 21, paragraphs 1 and 2 at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.
- 11 When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a State Party during that period shall be bound by the

amendment if it enters into force. A State which becomes a State Party after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 8. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

## **ARTICLE 24**

### **Depositary**

- 1 This Protocol and any amendments adopted under Article 23 shall be deposited with the Secretary-General.
- 2 The Secretary-General shall:
  - (a) inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:
    - (i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;
    - (ii) each declaration and communication under Article 9, paragraphs 2 and 3, Article 18, paragraph 1 and Article 19, paragraph 4 of the Convention as revised by this Protocol;
    - (iii) the date of entry into force of this Protocol;
    - (iv) any proposal to amend the limits which has been made in accordance with Article 23, paragraph 2 of this Protocol;
    - (v) any amendment which has been adopted in accordance with Article 23, paragraph 5 of this Protocol;
    - (vi) any amendment deemed to have been accepted under Article 23, paragraph 8 of this Protocol, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 9 and 10 of that Article;
    - (vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;
    - (viii) any communication called for by any Article of this Protocol;
  - (b) transmit certified true copies of this protocol to all States which have signed or acceded to this Protocol.
- 3 As soon as this Protocol comes into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

## **ARTICLE 25**

### **Languages**

This Protocol is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this first day of November two thousand and two.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised by their respective Governments for that purpose, have signed this Protocol.

ANNEX

**CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE DEATH OF AND PERSONAL INJURY TO PASSENGERS**

Issued in accordance with the provisions of Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Name of Ship	Distinctive number or letters	IMO Ship Identification Number	Port of Registry	Name and full address of the principal place of business of the carrier who actually performs the carriage.

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 4bis of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

Type of Security .....

Duration of Security .....

Name and address of the insurer(s) and/or guarantor(s)

Name .....

Address .....

.....

This certificate is valid until .....

Issued or certified by the Government of. ....

.....

(Full designation of the State)

OR

The following text should be used when a State Party avails itself of Article 4bis, paragraph 3:

The present certificate is issued under the authority of the Government of .....

(full designation of the State) by ..... (name of institution or organisation)

At ..... On .....

(Place)

(Date)

.....  
(Signature and Title of issuing or certifying official)



**Explanatory Notes:**

- 1 If desired, the designation of the State may include a reference to the competent public authority of the country where the Certificate is issued.
- 2 If the total amount of security has been furnished by more than one source, the amount of each of them should be indicated.
- 3 If security is furnished in several forms, these should be enumerated.
- 4 The entry "Duration of Security" must stipulate the date on which such security takes effect.
- 5 The entry "Address" of the insurer(s) and/or guarantor(s) must indicate the principal place of business of the insurer(s) and/or guarantor(s). If appropriate, the place of business where the insurance or other security is established shall be indicated.

**ADOPTION OF THE FINAL ACT AND ANY INSTRUMENTS, RECOMMENDATIONS  
AND RESOLUTIONS RESULTING FROM THE WORK OF THE CONFERENCE**

**CONFERENCE RESOLUTIONS**

**Text approved by the Conference**

**RESOLUTION ON REGIONAL ECONOMIC INTEGRATION ORGANIZATIONS**

**THE CONFERENCE,**

**HAVING** adopted the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (hereinafter "the Protocol"),

**RECALLING** that Article 19 of the Protocol has been developed and included in the Protocol in order to allow Regional Economic Integration Organizations and their sovereign Member States to become parties to the Protocol in case competencies over matters governed by the Protocol are, or have been, or will be, transferred to that organization by its sovereign Member States,

**RECOGNIZING** that States may, in the future, establish or become Members to various forms of regional integration organizations to which they may opt to transfer competencies or functions governed by treaties and exercise these in a shared manner,

**CONSIDERING FURTHER** that it may not be feasible to cater for the particularities of each and every such organization or with the legislative or administrative functions or competencies such organizations may wish to adopt or share with its Member States,

**RECOGNIZING** the need for the International Maritime Organization (hereinafter "the Organization") to promptly and adequately respond to evolution,

**RECOGNIZING FURTHER** the importance and the benefits of providing a generally acceptable framework through which regional economic integration organizations and their Member States may become parties to treaties, or to amendments to treaties, developed by the Organization,

**COGNIZANT** of the fact that the United Nations have already addressed the issue of international organizations becoming parties to treaties when adopting the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) as well as in other treaties developed and adopted during recent years,

**REQUESTS** the Organization to carry out a study of the issue, and, if found necessary, to develop appropriate provisions which may be considered in new treaties it may develop, or in amendments to existing treaties, when there will be a need for such provisions to be included so as to enable present and future regional economic integration organizations and their Member States to become parties to such treaties.

**RESOLUTION ON CERTIFICATES OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY  
AND SHIPS FLYING THE FLAG OF A STATE UNDER THE TERMS OF A BAREBOAT  
CHARTER REGISTRATION**

**THE CONFERENCE,**

**HAVING** adopted the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of

Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (hereinafter "the Protocol"),

**RECALLING** that Article 2(1)(a) of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (hereinafter "the Convention") provides that the Convention applies to any international carriage if "the ship is flying the flag of, or registered in a State Party",

**ALSO RECALLING** that Article 5 of the Protocol (Article *4bis*(1) of the Convention as modified by the Protocol) provides that any carrier who actually performs the whole or part of the carriage shall maintain insurance or other financial security to cover its liability under the Convention in respect of death of and personal injury to passengers,

**FURTHER RECALLING** that Article 5 of the Protocol (Article *4bis*(2) of the Convention as modified by the Protocol) provides that a certificate (hereinafter "the certificate") attesting that insurance or other financial security is in force, in accordance with the provisions of the Convention, shall be issued to each ship,

**RECOGNIZING** that since the adoption of the Convention in 1974, considerable evolution has taken place in the legal systems and in the practices of States in respect of the conditions under which they allow a ship to fly their flag,

**COGNIZANT** of the fact that a number of States allow ships to fly their flag under the terms of bareboat charter, through which the bareboat charterer assumes all the duties and responsibilities of the owner for the operation of the ship whilst the ownership and encumbrances remain registered in another State which suspends the right of the ship to fly its flag,

**REQUESTS** the Organization to carry out a study of the issuing of the certificate with regard to bareboat charter registration in the context of the Convention as modified by the Protocol and, if found necessary, to develop appropriate guidelines.

## **RESOLUTION ON FRAMEWORK OF GOOD PRACTICE WITH RESPECT TO CARRIERS' LIABILITIES**

**THE CONFERENCE,**

**HAVING** adopted the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (hereinafter "the Protocol"),

**NOTING** that Article 6 of the Protocol (Article 7 paragraph 1 of the Convention as modified by the Protocol) provides for the limit of liability of the carrier for death of or personal injury to a passenger to be 400,000 units of account per passenger,

**CONSIDERING** that Article 5 of the Protocol (Article *4bis* paragraph 1 of the Convention as modified by the Protocol) requires a carrier to maintain compulsory insurance or other financial security of 250,000 units of account per passenger in respect of the carrier's liability under the Convention as revised by the Protocol for the death of or personal injury to a passenger,

**RECALLING** that the Assembly of the International Maritime Organization (hereinafter "the Organization") has adopted resolution A.898(21) on Guidelines on Shipowners. Responsibilities in Respect of Maritime Claims through which the shipowners are urged to maintain insurance cover to meet their liabilities for relevant claims up to the limits set out in Articles 6 and 7 of the International

Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 including any amendments thereto that are in force internationally,

**BELIEVING** that it is desirable for States Parties to the Convention to ensure that carriers maintain full insurance or other financial security to meet their liabilities under the Convention for the death of or personal injury to passengers,

**REQUESTS** the Organization to consider the issue, and, if found necessary, to develop appropriate guidelines on the provision of insurance or other financial security for compensation for claims for death of or personal injury to passengers which will establish an appropriate framework of good practice to ensure that all carriers take steps to maintain full insurance or financial security to meet the full level of their liability provided in Article 6 of the Protocol (Article 7 paragraph 1 of the Convention as revised by the Protocol).

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

*Texte approuvé par la Conférence*

**Les États Parties au Présent Protocole,**

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

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

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

**SONT CONVENUS** de ce qui suit:

**ARTICLE 1**

Aux fins du présent Protocole:

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

**ARTICLE 2**

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

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

**ARTICLE 3**

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

10 "Organisation" désigne l'Organisation maritime internationale.

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

11 "Secrétaire général" désigne le Secrétaire général de l'Organisation.

**ARTICLE 4**

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

**Article 3**

**Responsabilité du transporteur**

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

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

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

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

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

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

5 Aux fins du présent article:

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

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

- d) le "préjudice" exclut les dommages punitifs ou exemplaires.
- 6 La responsabilité du transporteur en vertu du présent article porte uniquement sur le préjudice causé par des événements survenus au cours du transport. La preuve que l'événement générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur.
- 7 Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux droits de recours du transporteur contre tout tiers, ou ne l'empêche d'invoquer comme moyen de défense la négligence concurrente en vertu de l'article 6 de la présente Convention. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit de limitation en vertu de l'article 7 ou de l'article 8 de la présente Convention.
- 8 La présomption de la faute ou de la négligence d'une partie ou l'attribution de la charge de la preuve à une partie n'empêche pas l'examen des preuves en faveur de cette partie.

## ARTICLE 5

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

### Article 4bis

#### Assurance obligatoire

- 1 Lorsque des passagers sont transportés à bord d'un navire immatriculé dans un État Partie qui est autorisé à transporter plus de douze passagers et que la présente Convention est applicable, le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière, telle que le cautionnement d'une banque ou d'une institution financière similaire, pour couvrir sa responsabilité en vertu de la présente Convention eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers. La limite de l'assurance obligatoire ou autre garantie financière ne doit pas être inférieure à 250,000 unités de compte par passager pour un même événement.
- 2 Un certificat attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la présente Convention est délivré à chaque navire après que l'autorité compétente d'un État Partie s'est assurée qu'il est satisfait aux prescriptions du paragraphe 1. Lorsqu'il s'agit d'un navire immatriculé dans un État Partie, ce certificat est délivré ou visé par l'autorité compétente de l'État d'immatriculation du navire; lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie, le certificat peut être délivré ou visé par l'autorité compétente de tout État Partie. Le certificat doit être conforme au modèle figurant à l'Annexe de la présente Convention et comporter les renseignements suivants:
- a) nom du navire, numéro ou lettres distinctifs et port d'immatriculation;
  - b) nom et lieu de l'établissement principal du transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport;

- c) numéro OMI d'identification du navire;
  - d) type et durée de la garantie;
  - e) nom et lieu de l'établissement principal de l'assureur ou de l'autre personne fournissant la garantie financière et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou autre garantie financière a été souscrite; et
  - f) période de validité du certificat, qui ne saurait excéder celle de l'assurance ou autre garantie financière.
- 3
- a) Un État Partie peut autoriser une institution ou un organisme reconnu par lui à délivrer le certificat. Cette institution ou cet organisme informe cet État de la délivrance de chaque certificat. Dans tous les cas, l'État Partie se porte pleinement garant du caractère complet et exact du certificat ainsi délivré et s'engage à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.
  - b) Un État Partie notifie au Secrétaire général:
    - i) les responsabilités spécifiques et les conditions de l'habilitation d'une institution ou d'un organisme reconnu par lui;
    - ii) le retrait d'une telle habilitation; et
    - iii) la date à compter de laquelle une telle habilitation ou le retrait d'une telle habilitation prend effet. L'habilitation ne prend pas effet avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date à laquelle une notification en ce sens a été donnée au Secrétaire général.
  - c) L'institution ou l'organisme autorisé à délivrer des certificats conformément au présent paragraphe est, au minimum, autorisé à retirer ces certificats si les conditions dans lesquelles ils ont été délivrés ne sont pas respectées. Dans tous les cas, l'institution ou l'organisme signale ce retrait à l'État au nom duquel le certificat avait été délivré.
- 4
- Le certificat est établi dans la ou les langues officielles de l'État qui le délivre. Si la langue utilisée n'est ni l'anglais, ni l'espagnol, ni le français, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues et, si l'État en décide ainsi, la langue officielle de cet État peut ne pas être utilisée.
- 5
- Le certificat doit se trouver à bord du navire et une copie doit en être déposée auprès de l'autorité qui tient le registre d'immatriculation du navire ou, si le navire n'est pas immatriculé dans un État Partie, auprès de l'autorité de l'État qui a délivré ou visé le certificat.
- 6
- Une assurance ou autre garantie financière ne satisfait pas aux prescriptions du présent article si elle peut cesser d'avoir effet, pour une raison autre que l'expiration de la période de validité indiquée dans le certificat, avant l'expiration d'un délai de trois mois à compter de la date où préavis en a été donné à l'autorité spécifiée au paragraphe 5, à moins que le certificat n'ait été restitué à cette autorité ou qu'un nouveau certificat n'ait été délivré avant la fin de ce délai. Les dispositions qui précèdent s'appliquent également à toute modification de l'assurance ou autre garantie financière ayant pour effet que celle-ci ne satisfait plus aux prescriptions du présent article.
- 7
- L'État d'immatriculation du navire détermine les conditions de délivrance et de validité du



certificat, sous réserve des dispositions du présent article.

- 8 Aucune disposition de la présente Convention n'est interprétée comme empêchant un État Partie de donner foi aux renseignements obtenus d'autres États ou de l'Organisation ou d'autres organismes internationaux concernant la situation financière des assureurs ou des autres personnes fournissant la garantie financière aux fins de la présente Convention. Dans de tels cas, l'État Partie qui donne foi à de tels renseignements n'est pas dégagé de sa responsabilité en tant qu'État qui délivre le certificat.
- 9 Les certificats délivrés ou visés sous l'autorité d'un État Partie sont acceptés par les autres États Parties aux fins de la présente Convention et sont considérés par eux comme ayant la même valeur que les certificats qu'ils ont eux-mêmes délivrés ou visés, même lorsqu'il s'agit d'un navire qui n'est pas immatriculé dans un État Partie. Un État Partie peut à tout moment demander à l'État qui a délivré ou visé le certificat de procéder à un échange de vues s'il estime que l'assureur ou le garant porté sur le certificat d'assurance n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente Convention.
- 10 Toute demande en réparation couverte par une assurance ou autre garantie financière en vertu du présent article peut être formée directement contre l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière. Dans un tel cas, le montant figurant au paragraphe 1 constitue la limite de la responsabilité de l'assureur ou autre personne fournissant la garantie financière, même si le transporteur ou le transporteur substitué n'est pas en droit de limiter sa responsabilité. Le défendeur peut en outre se prévaloir des moyens de défense que le transporteur mentionné au paragraphe 1 serait fondé à invoquer conformément à la présente Convention (excepté ceux tirés de la faillite ou de la mise en liquidation). De surcroît, le défendeur peut se prévaloir du fait que le dommage résulte d'une faute intentionnelle de l'assuré, mais il ne peut se prévaloir d'aucun des autres moyens de défense qu'il aurait pu être fondé à invoquer dans une action intentée par l'assuré contre lui. Le défendeur est dans tous les cas en droit d'obliger le transporteur et le transporteur substitué à se joindre à la procédure.
- 11 Tous fonds constitués par une assurance ou autre garantie financière souscrite en application du paragraphe 1 ne sont disponibles que pour le règlement des indemnités dues en vertu de la présente Convention et tout paiement de ces fonds dégage de toute responsabilité née de la présente Convention à raison des montants payés.
- 12 Un État Partie n'autorise pas un navire soumis aux dispositions du présent article et battant son pavillon à être exploité à tout moment si ce navire n'est pas muni d'un certificat délivré en vertu du paragraphe 2 ou du paragraphe 15.
- 13 Sous réserve des dispositions du présent article, chaque État Partie veille à ce qu'en vertu de son droit national, une assurance ou autre garantie financière correspondant aux exigences du paragraphe 1 couvre tout navire autorisé à transporter plus de douze passagers, quel que soit son lieu d'immatriculation, qui touche ou quitte un port de son territoire, dans la mesure où la présente Convention est applicable.
- 14 Nonobstant les dispositions du paragraphe 5, un État Partie peut notifier au Secrétaire général qu'aux fins du paragraphe 13 les navires ne sont pas tenus d'avoir à bord ou de produire le certificat prescrit au paragraphe 2 lorsqu'ils touchent ou quittent des ports situés dans son territoire, sous réserve que l'État Partie qui délivre le certificat ait notifié au Secrétaire général qu'il tient, sous forme électronique, des dossiers accessibles à tous les États Parties, attestant

l'existence du certificat et permettant aux États Parties de s'acquitter de leurs obligations en vertu du paragraphe 13.

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

#### **ARTICLE 6**

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

##### **Article 7**

##### **Limite de responsabilité en cas de mort et de lésions corporelles**

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

#### **ARTICLE 7**

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

##### **Article 8**

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

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

**ARTICLE 8**

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

**Article 9****Unité de compte et conversion**

- 1 L'unité de compte mentionnée dans la présente Convention est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4bis, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 sont convertis dans la monnaie nationale de l'État dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la valeur de cette monnaie par rapport au droit de tirage spécial à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État Partie qui est membre du Fonds monétaire international est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de la monnaie nationale d'un État Partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international est calculée de la façon déterminée par cet État Partie.
- 2 Toutefois, un État qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 peut, au moment de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation de la présente Convention ou de l'adhésion à celle-ci, ou à tout moment par la suite, déclarer que l'unité de compte visée au paragraphe 1 est égale à 15 francs-or. Le franc-or visé dans le présent paragraphe correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion du franc-or en monnaie nationale s'effectue conformément à la législation de l'État en cause.
- 3 Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 2 sont faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État Partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4bis, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1. Les États communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

**ARTICLE 9**

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

- 3 La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas une action intentée en vertu de la présente Convention ne peut être introduite après expiration d'un des délais ci-après:
  - a) un délai de cinq ans à compter de la date du débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus tardive de ces deux dates étant prise en considération; ou, si l'expiration du délai ci-après intervient plus tôt,
  - b) un délai de trois ans à compter de la date à laquelle le demandeur a eu connaissance ou

aurait raisonnablement dû avoir connaissance de la lésion, de la perte ou du dommage causé par l'événement.

## ARTICLE 10

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

### Article 17

#### Juridiction compétente

- 1 Une action intentée en vertu des articles 3 et 4 de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous, à condition que celle-ci soit située dans un État Partie à la présente Convention et conformément aux dispositions du droit interne de chaque État Partie en matière de compétence juridictionnelle dans les États où plusieurs tribunaux peuvent être saisis:
  - a) le tribunal de l'État de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;
  - b) le tribunal de l'État de départ ou de l'État de destination stipulé dans le contrat de transport;
  - c) le tribunal de l'État du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet État et est soumis à la juridiction de celui-ci; ou
  - d) le tribunal de l'État du lieu de conclusion du contrat de transport si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet État.
- 2 Une action intentée en vertu de l'article 4bis de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions auprès desquelles une action pourrait être intentée à l'encontre du transporteur ou du transporteur substitué conformément au paragraphe 1.
- 3 Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel la demande d'indemnisation doit être soumise.

## ARTICLE 11

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

### Article 17bis

#### Reconnaissance et exécution des jugements

- 1 Tout jugement rendu par un tribunal compétent conformément à l'article 17, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout État Partie, sauf:
  - a) si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou
  - b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.
- 2 Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe 1 est exécutoire dans chaque État Partie dès que les procédures requises dans cet État ont été remplies. Ces procédures ne sauraient autoriser une révision au fond de la demande.

- 3 Un État Partie au présent Protocole peut appliquer d'autres règles pour la reconnaissance et l'exécution des jugements, sous réserve qu'elles aient pour effet d'assurer que les jugements soient reconnus et exécutés dans la même mesure au moins qu'en vertu des paragraphes 1 et 2.

## **ARTICLE 12**

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

### **Article 18**

#### **Nullité de clauses contractuelles**

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

## **ARTICLE 13**

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

### **Article 20**

#### **Dommege nucléaire**

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

- a) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la Convention de Paris du 29 juillet 1960 sur la responsabilité civile dans le domaine de l'énergie nucléaire, amendée par le Protocole additionnel du 28 janvier 1964, ou en vertu de la Convention de Vienne du 21 mai 1963 relative à la responsabilité civile en matière de dommage nucléaire, ou en vertu de tout amendement ou protocole s'y rapportant qui est en vigueur; ou
- b) si l'exploitant d'une installation nucléaire est responsable de ce dommage en vertu de la législation nationale régissant la responsabilité du chef de tels dommages, à condition que cette législation soit à tous égards aussi favorable aux personnes susceptibles de subir des dommages que l'une ou l'autre des Conventions de Paris ou de Vienne, ou que tout amendement ou protocole s'y rapportant qui est en vigueur.

## **ARTICLE 14**

#### **Modèle de certificat**

- 1 Le modèle de certificat joint en annexe au présent Protocole est incorporé en tant qu'annexe de la Convention.
- 2 Le texte suivant est ajouté en tant qu'article 1bis de la Convention:

"Article 1bis

Annexe

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

## **ARTICLE 15**

### **Interprétation et application**

- 1 La Convention et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.
- 2 La Convention, telle que révisée par le présent Protocole, ne s'applique qu'aux créances nées d'événements postérieurs à l'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de chaque État.
- 3 Les articles 1 à 22 de la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, conjointement avec les articles 17 à 25 du présent Protocole ainsi que son annexe, constituent et sont appelés la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

## **ARTICLE 16**

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

### **Article 22 bis**

#### **Clauses finales de la Convention**

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

## **CLAUSES FINALES**

### **ARTICLE 17**

#### **Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion**

- 1 Le présent Protocole est ouvert à la signature, au Siège de l'Organisation, du 1er mai 2003 au 30 avril 2004 et reste ensuite ouvert à l'adhésion.
- 2 Les États peuvent exprimer leur consentement à être liés par le présent Protocole par:
  - a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation; ou
  - b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation; ou
  - c) adhésion.
- 3 La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.
- 4 Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déposé après l'entrée

en vigueur d'un amendement au présent Protocole à l'égard de tous les actuels États Parties, ou après l'accomplissement de toutes les mesures requises pour l'entrée en vigueur de l'amendement à l'égard de ces États Parties, est réputé s'appliquer au présent Protocole tel que modifié par l'amendement.

- 5 Un État ne doit pas exprimer son consentement à être lié par le présent Protocole à moins de dénoncer, au cas où il y serait Partie:
- a) la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, faite à Athènes le 13 décembre 1974;
  - b) le Protocole de la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, fait à Londres le 19 novembre 1976; et
  - c) le Protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, fait à Londres le 29 mars 1990

avec effet à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole pour cet État conformément à l'article 20.

## ARTICLE 18

### États ayant plus d'un régime juridique

- 1 S'il comprend deux ou plusieurs unités territoriales dans lesquelles des régimes juridiques différents sont applicables pour ce qui est des matières traitées dans le présent Protocole, un État peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que le présent Protocole s'applique à l'ensemble de ses unités territoriales ou seulement à une ou plusieurs d'entre elles, et il peut modifier cette déclaration en soumettant une autre déclaration à tout moment.
- 2 La déclaration est notifiée au Secrétaire général et précise expressément les unités territoriales auxquelles s'applique le présent Protocole.
- 3 Dans le cas d'un État Partie qui a fait une telle déclaration:
  - a) les références à l'État d'immatriculation d'un navire et, pour ce qui est d'un certificat d'assurance obligatoire, à l'État qui a délivré ou visé le certificat, sont interprétées comme se rapportant respectivement à l'unité territoriale dans laquelle le navire est immatriculé et à celle qui délivre ou vise le certificat;
  - b) les références aux prescriptions du droit national, à la limite nationale de responsabilité et à la monnaie nationale sont interprétées comme se rapportant respectivement aux prescriptions du droit, à la limite de responsabilité et à la monnaie de l'unité territoriale pertinente; et
  - c) les références aux tribunaux des États Parties et aux jugements qui doivent être reconnus dans ces États sont interprétées comme se rapportant respectivement aux tribunaux de l'unité territoriale pertinente et aux jugements qui doivent être reconnus dans cette unité territoriale.

**ARTICLE 19****Organisations régionales d'intégration économique**

- 1 Une organisation régionale d'intégration économique constituée d'États souverains qui lui ont transféré compétence pour certaines matières dont traite le présent Protocole peut signer, ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole ou y adhérer. Une organisation régionale d'intégration économique qui est Partie au présent Protocole a les droits et les obligations d'un État Partie, dans la mesure où elle a compétence pour les matières dont traite le présent Protocole.
- 2 Lorsqu'une organisation régionale d'intégration économique exerce son droit de vote sur des matières pour lesquelles elle a compétence, elle dispose d'un nombre de voix égal au nombre de ses États Membres qui sont Parties au présent Protocole et qui ont transféré à l'organisation compétence pour la matière en question. Une organisation régionale d'intégration économique n'exerce pas son droit de vote si ses États Membres exercent le leur, et inversement.
- 3 Lorsque le nombre d'États Parties est pertinent aux fins du présent Protocole, y compris les articles 20 et 23 du présent Protocole mais non exclusivement, l'organisation régionale d'intégration économique ne compte pas comme un État Partie en sus de ses États Membres qui sont des États Parties.
- 4 Au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, l'organisation régionale d'intégration économique fait une déclaration au Secrétaire général spécifiant les matières dont traite le présent Protocole pour lesquelles ses États Membres qui sont signataires du présent Protocole ou Parties au présent Protocole lui ont transféré compétence, ainsi que toutes autres restrictions pertinentes quant à l'étendue de cette compétence. L'organisation régionale d'intégration économique notifie promptement au Secrétaire général toute modification de la répartition des compétences spécifiée dans la déclaration visée dans le présent paragraphe, y compris les nouveaux transferts de compétence. Une telle déclaration est communiquée par le Secrétaire général, conformément à l'article 24 du présent Protocole.
- 5 Les États Parties qui sont des États Membres d'une organisation régionale d'intégration économique qui est Partie au présent Protocole sont présumés avoir compétence en ce qui concerne toutes les matières traitées par le présent Protocole pour lesquelles des transferts de compétence à l'organisation n'ont pas été expressément déclarés ou notifiés en vertu du paragraphe 4.

**ARTICLE 20****Entrée en vigueur**

- 1 Le présent Protocole entre en vigueur douze mois après la date à laquelle 10 États, soit l'ont signé sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général.
- 2 Pour tout État qui le ratifie, l'accepte, l'approuve ou y adhère après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, le présent Protocole entre en vigueur trois mois après la date du dépôt par cet État de l'instrument approprié, mais pas avant l'entrée en vigueur du présent Protocole conformément au paragraphe 1.



**ARTICLE 21****Dénonciation**

- 1 Le présent Protocole peut être dénoncé par l'un quelconque des États Parties à tout moment après la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cet État.
- 2 La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument à cet effet auprès du Secrétaire général.
- 3 La dénonciation prend effet douze mois après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait être spécifiée dans cet instrument.
- 4 Entre les États Parties au présent Protocole, la dénonciation par l'un quelconque d'entre eux de la Convention conformément à l'article 25 de celle-ci n'est en aucun cas interprétée comme une dénonciation de la Convention telle que révisée par le présent Protocole.

**ARTICLE 22****Révision et modification**

- 1 L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou de modifier le présent Protocole.
- 2 L'Organisation convoque une conférence des États Parties au présent Protocole, ayant pour objet de le réviser ou de le modifier, à la demande du tiers au moins des États Parties.

**ARTICLE 23****Modification des limites**

- 1 Sans préjudice des dispositions de l'article 22, la procédure spéciale définie dans le présent article s'applique uniquement aux fins de modifier les limites fixées au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4bis, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 de la Convention, telle que révisée par le présent Protocole.
- 2 À la demande d'au moins la moitié et, en tout cas, d'un minimum de six des États Parties au présent Protocole, toute proposition visant à modifier les limites, y compris les franchises, prévues au paragraphe 1 de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4bis, au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 de la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les États Parties.
- 3 Tout amendement proposé et diffusé suivant la procédure ci-dessus est soumis au Comité juridique de l'Organisation (ci-après dénommé "le Comité juridique") pour que ce dernier l'examine six mois au moins après la date à laquelle il a été diffusé.
- 4 Tous les États Parties à la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, qu'ils soient ou non Membres de l'Organisation, sont autorisés à participer aux délibérations du Comité juridique en vue d'examiner et d'adopter les amendements.
- 5 Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des États Parties à la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, présents et votants au sein du Comité juridique, élargi conformément au paragraphe 4, à condition que la moitié au moins des États Parties à la

Convention, telle que révisée par le présent Protocole, soient présents au moment du vote.

- 6 Lorsqu'il se prononce sur une proposition visant à modifier les limites, le Comité juridique tient compte de l'expérience acquise en matière d'événements et, en particulier, du montant des dommages en résultant, des fluctuations de la valeur des monnaies et de l'incidence de l'amendement proposé sur le coût des assurances.
- 7
  - a) Aucun amendement visant à modifier les limites en vertu du présent article ne peut être examiné avant l'expiration d'un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle le présent Protocole a été ouvert à la signature, ni d'un délai de cinq ans à compter de la date d'entrée en vigueur d'un amendement antérieur adopté en vertu du présent article.
  - b) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant à la limite fixée dans la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, majorée de six pour cent par an, en intérêt composé, à compter de la date à laquelle le présent Protocole a été ouvert à la signature.
  - c) Aucune limite ne peut être relevée au point de dépasser un montant correspondant au triple de la limite fixée dans la Convention, telle que révisée par le présent Protocole.
- 8 Tout amendement adopté conformément au paragraphe 5 est notifié par l'Organisation à tous les États Parties. L'amendement est réputé avoir été accepté à l'expiration d'un délai de dix-huit mois après la date de sa notification, à moins que, durant cette période, un quart au moins des États qui étaient des États Parties au moment de l'adoption de l'amendement ne fassent savoir au Secrétaire général qu'ils ne l'acceptent pas, auquel cas l'amendement est rejeté et n'a pas d'effet.
- 9 Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 8 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.
- 10 Tous les États Parties sont liés par l'amendement, à moins qu'ils ne dénoncent le présent Protocole, conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 21, six mois au moins avant l'entrée en vigueur de cet amendement. Cette dénonciation prend effet lorsque l'amendement entre en vigueur.
- 11 Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout État devenant État Partie durant cette période est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un État qui devient État Partie après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 8. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un État est lié par un amendement à compter de la date d'entrée en vigueur de l'amendement ou de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole à l'égard de cet État, si cette dernière date est postérieure.

## **ARTICLE 24**

### **Dépositaire**

- 1 Le présent Protocole et tout amendement adopté en vertu de l'article 23 sont déposés auprès du Secrétaire général.
- 2 Le Secrétaire général:
  - a) informe tous les États qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré:

- i) de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de leur date;
  - ii) de toute déclaration et communication effectuées en vertu des paragraphes 2 et 3 de l'article 9, du paragraphe 1 de l'article 18 et du paragraphe 4 de l'article 19, de la Convention telle que révisée par le présent Protocole;
  - iii) de la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
  - iv) de toute proposition visant à modifier les limites, qui a été présentée conformément au paragraphe 2 de l'article 23 du présent Protocole;
  - v) de tout amendement qui a été adopté conformément au paragraphe 5 de l'article 23 du présent Protocole;
  - vi) de tout amendement qui est réputé avoir été accepté en vertu du paragraphe 8 de l'article 23 du présent Protocole ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur, conformément aux paragraphes 9 et 10 de cet article;
  - vii) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle elle prend effet;
  - viii) de toute communication prévue par l'un quelconque des articles du présent Protocole;
- b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les États qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré.
- 3 Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, le Secrétaire général en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication, conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

## ARTICLE 25

### Langues

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

FAIT À LONDRES ce premier novembre deux mille deux.

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

## ANNEXE

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

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

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

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

Type de garantie .....

Durée de la garantie.....

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

Nom .....

Adresse .....

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

Délivré ou visé par le Gouvernement de .....

(nom complet de l'État)

OU

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

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

À ..... le .....  
(lieu) (date)

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

**Notes explicatives:**

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

**RÉSOLUTIONS DE LA CONFÉRENCE****Texte approuvé par la Conférence****RÉSOLUTION SUR LES ORGANISATIONS RÉGIONALES D'INTÉGRATION ÉCONOMIQUE**

**LA CONFÉRENCE,**

**AYANT ADOPTÉ** le Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (ci-après dénommé le "Protocole"),

**RAPPELANT** que l'article 19 du Protocole a été élaboré et inclus dans le Protocole afin de permettre aux organisations régionales d'intégration économique et à leurs États Membres souverains de devenir Parties au Protocole au cas où des compétences pour les matières dont traite le Protocole seraient, auraient été ou viendraient à être transférées à l'une de ces organisations par ses États Membres souverains,

**RECONNAISSANT** qu'il se peut qu'à l'avenir des États conviennent de la création ou deviennent membres d'organisations régionales d'intégration économique de types divers auxquelles ils pourraient décider de transférer des compétences ou des fonctions régies par des traités et les exercer de manière partagée,

**CONSIDÉRANT AUSSI** qu'il peut ne pas être possible de tenir compte des particularités de chacune de ces organisations ou des fonctions ou compétences législatives ou administratives que ces organisations peuvent souhaiter adopter ou partager avec leurs États Membres,

**RECONNAISSANT** qu'il est nécessaire que l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée "l'Organisation") suive promptement et adéquatement l'évolution à cet égard,

**RECONNAISSANT EN OUTRE** combien il serait important et avantageux de prévoir un cadre généralement acceptable qui permette aux organisations régionales d'intégration économique et à leurs États Membres de devenir Parties à des traités, ou à des amendements à des traités élaborés par l'Organisation,

**CONSCIENTE** du fait que l'Organisation des Nations Unies a déjà envisagé la possibilité pour des organisations internationales de devenir Parties à des traités lorsqu'elle a adopté la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, ainsi que dans d'autres traités élaborés et adoptés au cours de ces dernières années,

**PRIE** l'Organisation de procéder à une étude de la question et si elle le juge nécessaire, de mettre au point des dispositions appropriées dont l'inclusion puisse être envisagée dans les nouveaux traités qu'elle pourrait élaborer, ou dans des amendements à des traités existants, si besoin est pour permettre à des organisations régionales d'intégration économique existantes et futures et à leurs États Membres de devenir Parties à ces traités.

**RÉSOLUTION SUR LES CERTIFICATS D'ASSURANCE OU AUTRE GARANTIE FINANCIÈRE ET LES NAVIRES BATTANT LE PAVILLON D'UN ÉTAT EN VERTU D'UNE IMMATRICULATION COQUE NUE**

**LA CONFÉRENCE,**

**AYANT ADOPTÉ** le Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (ci-après dénommé le "Protocole"),

**RAPPELANT** qu'aux termes de l'article 2 (1) (a) de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (ci-après dénommée "la Convention"), la Convention s'applique à tout transport international lorsque "le navire bat le pavillon d'un État Partie... ou est immatriculé dans un tel État",

**RAPPELANT ÉGALEMENT** qu'aux termes de l'article 5 du Protocole (paragraphe 1 de l'article 4 bis de la Convention, telle que révisée par le Protocole), le transporteur qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport est tenu de souscrire une assurance ou autre garantie financière pour couvrir sa responsabilité en vertu de la Convention eu égard à la mort ou aux lésions corporelles de passagers,

**RAPPELANT EN OUTRE** qu'aux termes de l'article 5 du Protocole (paragraphe 2 de l'article 4 bis de la Convention, telle que révisée par le Protocole), un certificat (ci-après dénommé le "certificat") attestant qu'une assurance ou autre garantie financière est en cours de validité conformément aux dispositions de la Convention est délivré à chaque navire,

**RECONNAISSANT** que, depuis l'adoption de la Convention de 1974, une évolution considérable est intervenue dans les systèmes juridiques et les pratiques des États eu égard aux conditions dans lesquelles ils autorisent un navire à battre leur pavillon,

**CONSCIENTE** du fait qu'un certain nombre d'États autorisent des navires à battre leur pavillon en vertu d'un affrètement coque nue, par le biais duquel l'affréteur coque nue assume toutes les obligations et responsabilités du propriétaire pour ce qui est de l'exploitation du navire, alors que la propriété et les charges restent inscrites dans un autre État qui suspend le droit du navire de battre son pavillon,

**PRIE** l'Organisation de procéder à une étude concernant la délivrance du certificat eu égard à l'immatriculation coque nue dans le contexte de la Convention, telle que révisée par le Protocole, et si elle le juge nécessaire, d'élaborer des directives appropriées.

**RÉSOLUTION SUR LE CADRE DE BONNES PRATIQUES CONCERNANT LES RESPONSABILITÉS DES TRANSPORTEURS****LA CONFÉRENCE,**

**AYANT ADOPTÉ** le Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (ci-après dénommé le "Protocole"),

**NOTANT** que l'article 6 du Protocole (paragraphe 1 de l'article 7 de la Convention, telle que révisée par le Protocole) prévoit de limiter la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager à 400 000 unités de compte par passager,

**CONSIDÉRANT** que l'article 5 du Protocole (paragraphe 1 de l'article 4 bis de la Convention, telle que révisée par le Protocole) exige qu'un transporteur souscrive une assurance obligatoire ou autre garantie financière de 250 000 unités de compte par passager pour couvrir sa responsabilité en vertu

de la Convention telle que révisée par le Protocole, eu égard à la mort ou aux lésions corporelles d'un passager,

**RAPPELANT** que l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée L'"Organisation") a adopté la résolution A.898(21) intitulée "Directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard de créances maritimes", par laquelle elle prie instamment les propriétaires de navires de souscrire une assurance pour couvrir leur responsabilité à l'égard des créances pertinentes, jusqu'à concurrence des limites fixées aux articles 6 et 7 de la Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, y compris tous les amendements à cette convention qui sont en vigueur au niveau international,

**ESTIMANT** souhaitable que les États Parties à la Convention s'assurent que les transporteurs souscrivent une assurance complète ou autre garantie financière pour couvrir la responsabilité qui leur incombe en vertu de la Convention en cas de mort ou de lésions corporelles de passagers,

**PRIE** l'Organisation d'examiner la question et, si elle le juge nécessaire, d'élaborer des directives appropriées sur la fourniture d'une assurance ou autre garantie financière pour l'indemnisation des créances en cas de mort ou de lésions corporelles de passagers, qui établiront un cadre adéquat de bonnes pratiques garantissant que tous les transporteurs prendront des mesures pour souscrire une assurance complète ou autre garantie financière en vue de couvrir le montant total de leur responsabilité prévu à l'article 6 du Protocole (paragraphe 1 de l'article 7 de la Convention, telle que révisée par le Protocole).



**STATUS OF SIGNATURES, RATIFICATIONS, ACCEPTANCES, APPROVALS,  
ACCESSIONS, RESERVATIONS AND NOTIFICATIONS OF SUCCESSION**

For information regarding signatures, ratifications, acceptances, approvals, accessions, reservations and notifications of succession, please consult the details provided by:

- the depositary, the (Secretary-General of the) International Maritime Organization:  
<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Pages/Default.aspx>
- the Comité Maritime International in the latest Yearbook:  
<http://comitemaritime.org/Yearbooks/0,2714,11432,00.html>
- the Treaty Database of the Dutch Government:  
<https://verdragenbank.overheid.nl/en/Verdrag/Details/011547>

**ESSENTIAL LITERATURE**

- P. Myburgh, 'A Successful Substantivist Carve-Out?: The Athens Convention as Uniform International Law' (July 31, 2018). NUS - Centre for Maritime Law Working Paper 18/06. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=3224010>
- K. Lewins, *International Carriage of Passengers by Sea*, London: Sweet & Maxwell 2016
- F. Berlingieri, *International Maritime Conventions: Volume 1. The Carriage of Goods and Passengers by Sea*, Abingdon: Informa Law from Routledge, 2014