

# SÉNAT DE BELGIQUE

---

SESSION DE 2011-2012

---

15 JUIIN 2012

---

**Projet de loi portant assentiment au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, fait à Londres le 1<sup>er</sup> novembre 2002**

---

SOMMAIRE

---

	Pages
Exposé des motifs . . . . .	2
Projet de loi . . . . .	11
Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages . . . . .	13
Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages . . . . .	29
Lignes directrices de l'OMI pour l'application de la Convention d'Athènes . . . . .	48
Avant-projet de loi . . . . .	54
Avis du Conseil d'État . . . . .	55

# BELGISCHE SENAAAT

---

ZITTING 2011-2012

---

15 JUNI 2012

---

**Wetsontwerp houdende instemming met het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 1 november 2002**

---

INHOUD

---

	Blz.
Memorie van toelichting . . . . .	2
Wetsontwerp . . . . .	11
Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee . . . . .	13
Verdrag van Athene van 2002 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee . . . . .	29
Richtsnoeren van de IMO voor de uitvoering van het Verdrag van Athene . . . . .	48
Voorontwerp van wet . . . . .	54
Advies van de Raad van State . . . . .	55

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. Les objectifs du présent projet

Le présent projet vise l'assentiment des Chambres fédérales au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (dénommés ci-après « Protocole PAL de 2002 » et « Convention PAL de 1974 »), qui a été adopté par l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommé « OMI ») 1<sup>er</sup> novembre 2002.

En vertu de l'article 15, paragraphes 1<sup>er</sup> et 3, du Protocole PAL de 2002, les articles 1<sup>er</sup> à 22 de la Convention PAL de 1974, tels que modifiés par le Protocole PAL de 2002 et les clauses finales de ce dernier constituent ensemble un nouvel instrument de droit dénommé la « Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages » (en abrégé « Convention PAL de 2002 »).

Le présent projet vise également l'application des « Réserve et directives de l'OMI pour l'application de la Convention d'Athènes » qui sont traitées plus loin.

Le règlement (CE) N° 392/2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident, vise l'intégration des dispositions pertinentes de la Convention PAL de 2002 et des « Réserve et directives de l'OMI pour l'application de la Convention d'Athènes » dans le droit de l'Union européenne. Cela n'empêche pas que les États Membres de l'Union européenne doivent adhérer au Protocole PAL de 2002, afin de lui donner son effet et applicabilité complets et sa force juridique pleine et entière en tant que convention internationale.

L'accession à temps au Protocole PAL de 2002 est nécessaire pour l'application du règlement (CE) N° 392/2009 susmentionné, dès que ce règlement sera d'application. Le règlement (CE) N° 392/2009 sera d'application à partir de la date d'entrée en vigueur du Protocole PAL de 2002 pour L'Union européenne, et en tout état de cause, au plus tard le 31 décembre 2012.

### 2. La Convention PAL de 1974

La Convention PAL de 1974 a introduit un régime de responsabilité en matière de dommages subis par des passagers transportés sur un bâtiment de mer lors de voyages internationaux. Les dommages comprennent le décès ou les lésions corporelles d'un passager et la perte ou les dommages survenus aux bagages. La

## MEMORIE VAN TOELICHTING

### 1. Het doel van het voorliggende ontwerp

Het voorliggende ontwerp beoogt de instemming van de Federale Kamers met het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee (hierna « PAL-Protocol van 2002 » en « PAL-Verdrag van 1974 » genoemd), dat door de Internationale Maritieme Organisatie (hierna « IMO » genoemd) werd aangenomen op 1 november 2002.

Krachtens artikel 15, leden 1 en 3, van het PAL-Protocol van 2002 vormen de artikelen 1 tot en met 22 van het PAL-Verdrag van 1974, als herzien bij het desbetreffende Protocol van 2002, samen met de slotbepalingen van dat laatste een nieuw rechtsinstrument dat het « Verdrag van Athene van 2002 inzake het vervoer van passagiers en hun reisgoed over zee » wordt genoemd (afgekort « PAL-Verdrag van 2002 »).

Het voorliggend ontwerp beoogt tevens de toepassing van « Voorbehoud en richtsnoeren van de IMO voor de uitvoering van het Verdrag van Athene » die verder besproken worden.

Verordening (EG) Nr. 392/2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen, strekt tot de opnemings van de relevante bepalingen van het PAL-Verdrag van 2002 en van « Voorbehoud en richtsnoeren van de IMO voor de uitvoering van het Verdrag van Athene » in het recht van de Europese Unie. Dat belet echter niet dat de lidstaten van de Europese Unie daarnaast ook moeten toetreden tot het PAL-Protocol van 2002 om daaraan zijn volledige uitwerking en toepasbaarheid en volle rechtskracht als internationaal verdrag te verlenen.

De tijdsige toetreding tot het PAL-Protocol van 2002 is vereist voor de toepassing van de bovenvermelde verordening (EG) Nr. 392/2009, zodra die verordening van toepassing wordt. Verordening (EG) Nr. 392/2009 is van toepassing met ingang van de datum van inwerkingtreding van het PAL-Protocol van 2002 voor de Europese Unie doch in elk geval uiterlijk op 31 december 2012.

### 2. Het PAL-Verdrag van 1974

Het PAL-Verdrag van 1974 heeft een aansprakelijkheidsregime tot stand gebracht inzake schade geleden door de passagiers die op een zeegaand vaartuig vervoerd worden op internationale reizen. Met schade wordt bedoeld, overlijden of persoonlijk letsel van een passagier en schade aan of verlies van bagage. Het

Convention rend le transporteur responsable si l'incident a eu lieu au cours du transport et s'il est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur.

Le transporteur peut limiter sa responsabilité, sauf dans le cas où il a agi soit dans l'intention de provoquer de tels dommages, soit témérement et en sachant que de tels dommages pourraient en résulter.

En ce qui concerne la perte ou les dommages survenus aux bagages, la limite de responsabilité du transporteur varie selon qu'il s'agisse de bagages de cabine, de véhicules ou d'autres bagages.

La Belgique est partie à la Convention PAL de 1974, telle que modifiée par le Protocole de 1976 y relatif, depuis le 13 septembre 1989.

En 1990, l'OMI a adopté un Protocole modifiant la Convention PAL de 1974. Le Protocole de 1990 n'est jamais entré en vigueur et il est dépassé par l'adoption du Protocole PAL de 2002.

### 3. Le Protocole PAL de 2002

Le Protocole PAL de 2002 augmente considérablement les limites de la responsabilité du transporteur. En même temps, le régime de la responsabilité pour faute est remplacé par un régime de responsabilité objective.

Le Protocole introduit une assurance obligatoire couvrant la responsabilité du transporteur et autorise une action directe contre l'assureur. Les navires doivent avoir à bord un certificat de l'autorité de l'État du Pavillon en tant que preuve que le transporteur a effectivement assuré le navire.

La durée des délais de prescription est augmentée.

Les limites de la responsabilité peuvent être relevées plus facilement à l'avenir, sur la base d'une nouvelle procédure simplifiée. Il s'agit d'une procédure devant le Comité juridique de l'OMI avec application de la méthode de l'approbation tacite des États parties.

Les jugements en matière d'indemnisation des dommages sont reconnus et considérés exécutoires dans les autres États parties.

### 4. L'entrée en vigueur du Protocole PAL de 2002

Le Protocole PAL entre en vigueur douze mois après la date à laquelle dix États ont soit signé la convention sans réserve quant à la ratification,

Verdrag stelt de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat de schade veroorzaakt zich gedurende het transport heeft voorgedaan en te wijten was aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder.

De vervoerder kan zijn aansprakelijkheid beperken, tenzij hij handelde met de bedoeling dergelijke schade te veroorzaken, of roekeloos handelde en wetende dat dergelijke schade mogelijk was.

Wat het verlies of de beschadiging van bagage betreft, varieert de grens van de aansprakelijkheid van de vervoerder, afhankelijk of het kajuitbagage betreft of een voertuig of andere bagage.

België is partij bij het PAL-Verdrag van 1974 zoals gewijzigd door het daarop betrekking hebbende Protocol van 1976, sinds 13 september 1989.

In 1990 werd door de IMO een Protocol aangenomen tot wijziging van het PAL-Verdrag van 1974. Het Protocol van 1990 is nooit in werking getreden en is voorbijgestreefd door de aanneming van het PAL-Protocol van 2002.

### 3. Het PAL-Protocol van 2002

Het PAL-Protocol van 2002 verhoogt beduidend de grenzen van de aansprakelijkheid van de vervoerder. Tevens wordt het systeem van foutaansprakelijkheid vervangen door een systeem van objectieve aansprakelijkheid.

Het Protocol voert een verplichte verzekering in voor de aansprakelijkheid van de vervoerder en laat een rechtstreekse vordering toe tegen de verzekeraar. Schepen moeten een certificaat van de bevoegde overheid van de Vlaggenstaat aan boord hebben als bewijs dat de vervoerder het schip afdoende heeft verzekerd.

De verjaringstermijnen worden verlengd.

Toekomstige verhogingen van de aansprakelijkheidsgrenzen kunnen gemakkelijker doorgevoerd worden op basis van een nieuwe vereenvoudigde procedure. Het gaat om een procedure voor het Juridisch Comité van de IMO met toepassing van de stilzwijgende instemming van de Staten die Partij zijn.

De vonnissen van rechtbanken inzake schadevergoeding worden wederzijdse erkend en uitvoerbaar geacht.

### 4. De inwerkingtreding van het PAL-Protocol van 2002

Het PAL-Protocol van 2002 treedt in werking twaalf maanden nadat tien Staten het verdrag hebben ondertekend zonder voorbehoud van ratificatie, aanne-

l'acceptation ou l'approbation, soit déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion. Au moment de la déposition du présent projet, il n'est pas encore entré en vigueur.

### **5. La compétence des autorités belges par rapport aux matières réglées par le Protocole PAL de 2002**

Les matières réglées par le Protocole PAL de 2002 relèvent de la compétence de l'État fédéral.

Le droit de la responsabilité civile et particulièrement de la responsabilité civile pour faits dommageables (article 1382 du Code civil) relève, comme partie du droit civil et conformément à l'article 35 de la Constitution, de la compétence résiduaire de l'État fédéral. Il en est de même de la responsabilité objective, déterminée par l'article 1384, alinéa 1<sup>er</sup>, du Code civil. En outre, seulement l'autorité fédérale est compétente en matière « de droit commercial et de droit des sociétés », conformément à l'article 6, § 1<sup>er</sup>, VI de la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980. Les réglementations relatives à la responsabilité des propriétaires de navires, reprises dans le livre II du Code de commerce, relèvent donc de la compétence de l'État fédéral. Finalement, la réglementation relative aux communications et aux transports relève de la compétence de l'État fédéral, en vertu de l'article 6, § 4, 3<sup>o</sup>, de la loi spéciale du 8 août 1980 des réformes institutionnelles.

### **6. Les effets de l'adhésion au Protocole PAL de 2002**

L'assentiment et l'adhésion au Protocole PAL de 2002 cadrent dans une approche globale visant l'établissement d'un régime légal complet et équilibré en matière de responsabilité civile en cas d'incidents avec des navires, conforme à toutes les conventions internationales applicables.

L'augmentation des limites de responsabilité et l'assurance obligatoire offrent une meilleure couverture, sur les navires faisant un voyage international, aux passagers à bord de navires battant le pavillon belge, aux passagers qui voyagent vers ou en provenance d'un port belge, et aux passagers avec un contrat de transport belge.

La procédure simplifiée pour l'amendement des limites de responsabilité contribue à la préservation du fonctionnement efficace de la Convention PAL 2002.

ming of goedkeuring, of een ratificatie-, aannemings-, goedkeurings- of toetredingsakte hebben neergelegd. Het is op het moment van de indiening van dit ontwerp nog niet in werking getreden.

### **5. De bevoegdheid van de Belgische overheden met betrekking tot de aangelegenheden geregeld door het PAL-Protocol van 2002**

De aangelegenheden die worden geregeld door het PAL-Protocol van 2002 behoren tot de bevoegdheid van de federale staat.

Het burgerrechtelijke aansprakelijkheidsrecht en in het bijzonder de burgerrechtelijke aansprakelijkheid uit onrechtmatige daad (artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek) behoren, als onderdeel van het burgerlijk recht en overeenkomstig artikel 35 van de Grondwet, tot de residuaire bevoegdheid van de federale staat. Hetzelfde kan worden gezegd van de objectieve aansprakelijkheid bepaald in artikel 1384, eerste lid, van het Burgerlijk Wetboek. Voorts is enkel de federale overheid bevoegd voor « het handelsrecht en het vennootschapsrecht » overeenkomstig artikel 6, § 1, VI, van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen. De aansprakelijkheidsregelingen van de scheepseigenaars, opgenomen in Boek II van het Wetboek van Koophandel behoren dan ook tot de bevoegdheid van de Federale Staat. Ten slotte behoort de reglementering op het verkeer en vervoer, krachtens artikel 6, § 4, 3<sup>o</sup>, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, tot de bevoegdheid van de Federale Staat.

### **6. De effecten van de toetreding tot het PAL-Protocol van 2002**

De instemming met het PAL-Protocol van 2002 en de toetreding tot het protocol maken deel uit van een omvattende aanpak waarbij een volledige en evenwichtige wettelijke regeling van de burgerlijke aansprakelijkheid in geval van ongevallen met schepen wordt tot stand gebracht, in overeenstemming met alle toepasselijke internationale verdragen.

De verhoging van de aansprakelijkheidsgrenzen en de verplichte verzekering bieden een betere bescherming, op schepen die een internationale reis maken, van passagiers aan boord van schepen die de Belgische vlag voeren, passagiers op reizen van of naar een Belgische haven en passagiers met een Belgische vervoersovereenkomst.

De vereenvoudigde procedure voor de wijziging van de grenzen van de aansprakelijkheid draagt bij tot de vrijwaring van de doeltreffende werking van het PAL Verdrag van 2002.

Enfin, le degré de ratification par la Belgique des conventions de l'Organisation maritime internationale influence l'impact possible de la Belgique sur la politique de cette organisation.

## 7. Impact budgétaire

Le présent projet n'a pas d'impact budgétaire. La délivrance des certificats prévus par le Protocole PAL de 2002 aux navires battant le pavillon belge par l'autorité belge aura un impact budgétaire minime qui sera pris en compte à l'occasion de l'adoption des dispositions de loi de droit national y relatives.

## 8. La déclaration et la réserve qui doivent nécessairement accompagner l'adhésion au Protocole PAL 2002

### 8.1. La compétence de l'Union européenne

L'Union européenne possède également des compétences dans les matières réglées par le Protocole PAL 2002 sur la base du règlement (CE) N° 44/2001 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale et du règlement (CE) N° 392/2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.

La Belgique ne peut donc adhérer au Protocole PAL de 2002 qu'après son approbation par l'Union européenne. Cette adhésion devra être accompagnée également d'une déclaration sur ce point.

La Commission européenne a présenté le 30 novembre 2010 une proposition modifiée de décision du Conseil concernant l'adhésion de l'Union européenne au protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (2003/0123(NLE)).

### 8.2. « Réserve et directives de l'OMI »

Depuis l'adoption du Protocole PAL de 2002, des représentants du secteur des assurances à l'OMI ont fait remarquer que l'application des dispositions en matière d'assurance obligatoire est gênée par la capacité limitée du marché d'assurances pour la responsabilité relative aux passagers, en particulier par rapport aux incidents causés par des actes terroristes. Pour y remédier le Comité juridique de l'OMI a adopté le 19 octobre 2006, la « Réserve et directives de l'OMI pour l'application de la Convention d'Athènes ». Cette réserve et directives ont pour

Ten slotte bepaalt de mate waarin België de verdragen van de Internationale Maritieme Organisatie heeft geratificeerd de mogelijke impact van België op het beleid van deze organisatie.

## 7. De budgettaire weerslag

Het voorliggende ontwerp heeft geen budgettaire weerslag. De uitreiking van de certificaten vereist door het PAL-Protocol van 2002 aan schepen die de Belgische vlag voeren door de Belgische overheid zal een minieme budgettaire weerslag hebben die in aanmerking zal worden genomen bij de aanneming van de daarop betrekking hebbende wettelijke bepalingen van nationaal recht.

## 8. De bij de toetreding tot het PAL-Protocol van 2002 noodzakelijke verklaring en voorbehoud

### 8.1. De bevoegdheid van de Europese Unie

De Europese Unie is mede bevoegd voor de aangelegenheden van het PAL-Protocol 2002 op basis van verordening (EG) Nr. 44/2001 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken en verordening (EG) Nr. 392/2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen.

België kan dus maar toetreden tot het PAL-Protocol van 2002 zodra dat is goedgekeurd door de Europese Unie. Bij de toetreding tot het PAL-Protocol zal daarover tevens een verklaring moeten afgelegd worden.

Op 30 november 2010 diende de Europese Commissie een gewijzigd voorstel in voor een Besluit van de Raad betreffende de toetreding van de Europese Unie tot het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974 (2003/0123(NLE)).

### 8.2. « Voorbehoud en de richtlijnen van de IMO »

Sinds de aanneming van het PAL-Protocol van 2002 hebben vertegenwoordigers van de verzekeringssector in de IMO naar voor gebracht dat de toepassing van de bepalingen inzake verplichte verzekering wordt bemoeilijkt door de beperkte capaciteit van de verzekeringsmarkt voor passagiers-aansprakelijkheid, in het bijzonder met betrekking tot incidenten die veroorzaakt zijn door terroristische daden. Om daaraan tegemoet te komen heeft het Juridisch comité van de IMO op 19 oktober 2006 het « Voorbehoud en richtsnoeren van de IMO voor de toepassing van het

effet que le transporteur bénéficie d'une limitation globale complémentaire de 340 millions de Droits de tirage spéciaux en cas d'un incident causé par un acte terroriste et que le transporteur doit être assuré pour ce montant dans ces cas.

L'application des « directives de l'OMI pour l'application de la Convention d'Athènes » susmentionnées est incorporée dans le règlement (CE) N° 392/2009 susmentionné.

La Belgique est donc tenue de formuler la réserve déterminée par cette « Réserve et directives de l'OMI pour l'application de la Convention d'Athènes » susmentionnée quand elle adhère au Protocole PAL de 2002, rédigée comme suit :

[1.1] Réserve se rapportant à la ratification, par le gouvernement du Royaume de Belgique, de la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (« la Convention »).

Limitation de la responsabilité du transporteur, etc.

[1.2] Le gouvernement du Royaume de Belgique se réserve le droit de, et s'engage à, limiter au plus petit des montants suivants la responsabilité, le cas échéant, en vertu du paragraphe 1<sup>er</sup> ou 2 de l'article 3 de la Convention en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par l'un quelconque des risques mentionnés au paragraphe 2.2 des Directives de l'OMI pour l'application de la Convention d'Athènes :

— 250 000 unités de compte par passager pour un même événement; ou

— 340 millions d'unités de compte au total par navire pour un même événement.

[1.3] Le gouvernement du Royaume de Belgique se réserve en outre le droit de, et s'engage à, appliquer à cette prise en charge financière *mutatis mutandis* les paragraphes 2.1.1 et 2.2.2 des directives de l'OMI pour l'application de la Convention d'Athènes.

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

[1.5] La réserve et l'engagement mentionnés au paragraphe 1.2 s'appliquent quel que soit le fondement de la responsabilité en vertu du paragraphe 1<sup>er</sup> ou 2 de l'article 3 et nonobstant toute disposition contraire de

Verdrag van Athene » aangenomen. Deze komen erop neer dat de vervoerder zijn globale aansprakelijkheid bijkomend kan beperken tot 340 miljoen Speciale Trekkingsrechten ingeval van een incident veroorzaakt door een terroristische daad en voor dat bedrag ook verzekerd moet zijn in die gevallen.

De toepassing van de bovenvermelde « richtsnoeren van de IMO voor de uitvoering van het Verdrag van Athene » is tevens opgenomen in de bovenvermelde verordening (EG) Nr. 392/2009.

Bijgevolg dient België bij de toetreding tot het PAL-Protocol van 2002 de in het bovenvermelde « Voorbehoud en richtsnoeren van de IMO voor de toepassing van het Verdrag van Athene » bepaalde voorbehoud te maken, luidende :

« [1.1.] Voorbehoud met betrekking tot de bekrachtiging door de regering van het Koninkrijk België van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002 (« het Verdrag »)

Beperking van de aansprakelijkheid van vervoerders, enz.

[1.2.] De regering van het Koninkrijk België behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe om, in voorkomend geval, de aansprakelijkheid uit hoofde van artikel 3, lid 1 of 2, van het Verdrag, wegens overlijden of persoonlijk letsel van een passagier ten gevolge van een van de risico's die zijn genoemd in punt 2.2 van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene te beperken tot het laagste van de volgende bedragen :

— 250 000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk geval, of

— 340 miljoen rekeneenheden in totaal per schip, per afzonderlijk geval.

[1.3.] Tevens behoudt de regering van het Koninkrijk België zich het recht voor en verbindt zij zich ertoe de punten 2.1.1. en 2.2.2. van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene *mutatis mutandis* op dergelijke gevallen van aansprakelijkheid toe te passen.

[1.4.] De aansprakelijkheid van de feitelijke vervoerder uit hoofde van artikel 4 van het Verdrag, de aansprakelijkheid van de aangestelden en lasthebbers van de vervoerder of de feitelijke vervoerder uit hoofde van artikel 11 van het Verdrag en het plafond van de totale som van de bedragen die kunnen worden verkregen uit hoofde van artikel 12 van het Verdrag, worden op dezelfde wijze beperkt.

[1.5.] Het voorbehoud en de verbintenis, bedoeld in punt 1.2, zijn van toepassing ongeacht de grondslag van de aansprakelijkheid uit hoofde van artikel 3, lid 1 of 2, en niettegenstaande eventuele andersluidende

l'article 4 ou de l'article 7 de la Convention; toutefois, cette réserve et cet engagement n'affectent pas l'application des articles 10 et 13.

Assurance obligatoire et limitation de la responsabilité des assureurs

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

— 250 000 unités de compte par passager pour un même événement; ou

— 340 millions d'unités de compte au total par navire pour un même événement.

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

[1.8] Le gouvernement du Royaume de Belgique se réserve en outre le droit de, et s'engage à, appliquer les directives de l'OMI pour l'application de la Convention d'Athènes, y compris les clauses mentionnées aux paragraphes 2.1 et 2.2 de ces directives, à l'égard de toute assurance obligatoire souscrite en application de la Convention.

[1.9] Le gouvernement du Royaume de Belgique se réserve le droit de, et s'engage à, exonérer le fournisseur de l'assurance ou autre garantie financière prévue au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 4*bis* de toute responsabilité qu'il ne s'est pas engagé à prendre en charge.

#### Délivrance du Certificat

[1.10] Le gouvernement du Royaume de Belgique se réserve le droit de, et s'engage à, délivrer des certificats d'assurance en vertu du paragraphe 2 de l'article 4*bis* de la Convention de façon à :

bepalingen in artikel 4 of artikel 7 van het Verdrag; dit voorbehoud en deze verbintenis doen evenwel geen afbreuk aan de uitvoering van de artikelen 10 en 13.

Verplichte verzekering en beperking van de aansprakelijkheid van verzekeraars

[1.6.] De regering van het Koninkrijk België behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe om het vereiste uit hoofde van artikel 4*bis*, lid 1, om een verzekering aan te houden of in een andere financiële zekerheid te voorzien ter dekking van het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier ten gevolge van een van de risico's die zijn genoemd in punt 2.2 van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene te beperken tot het laagste van de volgende bedragen :

— 250 000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk geval, of

— 340 miljoen rekeneenheden in totaal per schip, per afzonderlijk geval.

[1.7.] De regering van het Koninkrijk België behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe om de aansprakelijkheid van de verzekeraar of een andere persoon die de financiële zekerheid stelt uit hoofde van artikel 4*bis*, lid 10, wegens het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier ten gevolge van een van de risico's die zijn genoemd in punt 2.2 van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene te beperken tot een maximum van het bedrag van de verzekering of andere financiële zekerheid die de vervoerder overeenkomstig punt 1.6 van dit voorbehoud moet nemen of stellen.

[1.8.] Tevens behoudt de regering van het Koninkrijk België zich het recht voor en verbindt zij zich ertoe de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene, met inbegrip van de in de punten 2.1 en 2.2 van de richtsnoeren bedoelde bedingen, toe te passen in alle op grond van het Verdrag verplichte verzekeringen.

[1.9.] De regering van het Koninkrijk België behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe de verstrekker van de verzekering of de andere financiële zekerheid uit hoofde van artikel 4*bis*, lid 1, vrij te stellen van aansprakelijkheid in aangelegenheden waarvoor hij geen aansprakelijkheid op zich genomen heeft.

#### Certificering

[1.10.] De regering van het Koninkrijk België behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe om op grond van artikel 4*bis*, lid 2, van het Verdrag verzekeringscertificaten af te geven teneinde :

— rendre compte des limitations de responsabilité et des conditions relatives à la couverture d'assurance qui sont mentionnées aux paragraphes 1.2, 1.6, 1.7 et 1.9; et

— ajouter toutes autres limitations, conditions et exclusions qu'il estime nécessaire compte tenu des exigences du marché de l'assurance au moment de la délivrance du certificat.

[1.11] Le gouvernement du Royaume de Belgique se réserve le droit de, et s'engage à, accepter les certificats d'assurance délivrés par d'autres États Parties qui comportent une réserve similaire.

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

Relation entre la présente réserve et les directives de l'OMI pour l'application de la Convention d'Athènes

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

## 9. Dénonciation de la Convention PAL de 1974 et du protocole de 1976 y relatif

En vertu de l'article 17, paragraphe 5, du Protocole PAL de 2002, un État ne peut adhérer au Protocole PAL de 2002, à moins de dénoncer la Convention PAL de 1974 et les protocoles de 1976 et 1990 y relatifs avec effet à compter de la date d'entrée en vigueur du Protocole PAL de 2002 pour cet État, conformément à l'article 20 du Protocole PAL de 2002. La Belgique est Partie à la Convention PAL de 1974 et au Protocole de 1976 y relatif et doit donc dénoncer les deux pour adhérer au Protocole PAL de 2002. Il faut veiller à ce que l'adhésion au Protocole PAL de 2002 et la dénonciation tombent en même temps, les deux étant soumis à un délai respectivement de 1 an/12 mois. En outre, la Convention PAL de 1974 et le Protocole y relatif de 1976 doivent être dénoncés avec effet au plus tard à la date à laquelle le règlement (CE) N° 392/

— de in de punten 1.2, 1.6, 1.7 en 1.9 bedoelde beperking van de aansprakelijkheid en de vereisten inzake verzekeringsdekking weer te geven, en

— andere beperkingen, vereisten en vrijstellingen op te nemen, die noodzakelijk zijn geworden door de omstandigheden op de verzekeringsmarkt op het tijdstip van afgifte van het certificaat.

[1.11.] De regering van het Koninkrijk België behoudt zich het recht voor en verbindt zich ertoe verzekeringscertificaten die op grond van een gelijkwaardig voorbehoud zijn afgegeven door andere staten die partij zijn, te aanvaarden.

[1.12.] Al deze beperkingen, vereisten en vrijstellingen zullen in het afgegeven certificaat duidelijk worden weergegeven of overeenkomstig artikel 4bis, lid 2, van het Verdrag worden gecertificeerd.

Verband tussen dit voorbehoud en de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene

[1.13.] Teneinde voor uniformiteit te zorgen, zullen de rechten uit hoofde van dit voorbehoud worden uitgeoefend met inachtneming van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene of van wijzigingen ervan. Indien een voorstel tot wijziging van de IMO-richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene, met inbegrip van de maxima, is goedgekeurd door de Juridisch Comité van de Internationale Maritieme Organisatie, zijn deze wijzigingen van toepassing met ingang van de door het Comité bepaalde datum. Hiermee wordt niet geraakt aan de regels van het internationaal recht aangaande het recht van een staat om zijn voorbehoud in te trekken of te wijzigen. »

## 9. Opzegging van het PAL-Verdrag van 1974 en het daarop betrekking hebbende Protocol van 1976

Krachtens artikel 17, lid 5, van het PAL-Protocol van 2002 kan een Staat maar toetreden tot het PAL-Protocol van 2002 wanneer hij het PAL-Verdrag van 1974 en de daarop betrekking hebbende Protocollen van 1976 en 1990 opzegt met effect vanaf het tijdstip waarop het PAL-Protocol van 2002 voor die staat in werking treedt in overeenstemming met artikel 20 van het PAL-Protocol van 2002. Gezien België partij is bij het PAL-Verdrag van 1974 en het daarop betrekking hebbende Protocol van 1976 dient België beide aldus op te zeggen bij de toetreding tot het PAL-Protocol van 2002. Er dient op te worden toegezien dat de voormelde toetreding en opzegging samenvallen, aan beiden is een termijn van respectievelijk 1 jaar/12 maanden verbonden. Daarenboven moeten het PAL-Verdrag van 1974 en het daarop betrekking



2009 devient applicable, donc au plus tard douze mois avant le 31 décembre 2012.

## 10. Application et exécution du Protocole PAL de 2002

Vu les règles constitutionnelles en matière de compétences des Chambres et de dépôt des projets de loi, les dispositions de droit national nécessaires pour l'application et l'exécution du Protocole PAL de 2002 sont recueillies dans un projet de loi séparé. Cette séparation est aussi nécessaire parce que le règlement (CE) N° 392/2009 susmentionné doit pouvoir être exécuté à partir de la date de son applicabilité, même sans que la Belgique a adhéré à la Convention PAL de 2002.

## 11. Commentaire article par article

L'article 1<sup>er</sup> n'a pas besoin de commentaires.

L'article 2 vise l'assentiment des Chambres fédérales au Protocole PAL de 2002.

L'article 3 vise l'assentiment des Chambres Fédérales aux modifications futures du Protocole PAL de 2002 qui sont adoptées par le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale et qui entrent en vigueur avec assentiment tacite. Il s'agit de l'adaptation des montants de limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

L'article 4 vise l'application des règles contenus dans « Réserve et directives de l'OMI pour l'application de la Convention d'Athènes » et de leurs modifications futures par l'Organisation maritime internationale, tel que mentionné au point 8.2. Les dispositions concernées des directives de l'OMI, doivent être publiées avec l'assentiment au Protocole PAL de 2002.

Le Conseil d'État a donné son avis le 12 décembre 2011 (avis n° 50.589/4).

Le Conseil d'État remarque qu'aucun des documents qui lui ont été transmis ne permet d'établir que la procédure d'évaluation d'incidence visée par la loi du 5 mai 1997 relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable, plus spécialement l'examen préalable de la nécessité de réaliser une évaluation d'incidence, a été suivie et que l'auteur de l'avant-projet veillera à l'accomplissement de cette formalité.

hebbende Protocol van 1976 ten laatste worden opgezegd met effect op de datum dat verordening (EG) Nr. 392/2009 van toepassing wordt, dat is dus ten laatste twaalf maanden voor 31 december 2012.

## 10. Toepassing en uitvoering van het PAL-Protocol van 2002

De nationaalrechtelijke bepalingen die nodig zijn voor de toepassing en uitvoering van het PAL-Protocol van 2002 worden omwille van de grondwettelijke regels inzake de bevoegdheden van de Kamers en de indiening van de wetsontwerpen opgenomen in een apart wetsontwerp. Die splitsing is eveneens vereist omdat de bovenvermelde verordening (EG) Nr. 392/2009 moet kunnen uitgevoerd worden vanaf de datum dat ze van toepassing wordt, zelfs zonder dat België is toegetreden tot het PAL-Verdrag van 2002.

## 11. Artikelsgewijze bespreking

Artikel 1 behoeft geen commentaar.

Artikel 2 strekt tot instemming van de Federale Kamers met het PAL-Protocol van 2002.

Artikel 3 strekt tot instemming van de Federale Kamers met de toekomstige wijzigingen van het PAL-Protocol van 2002 die worden aangenomen door de Internationale Maritieme Organisatie en die met stilzwijgende instemming in werking treden. Het betreft de aanpassingen van de bedragen van de aansprakelijkheidsbeperking van de scheepseigenaren.

Artikel 4 strekt tot de toepassing van de regels vervat in het « Voorbehoud en richtsnoeren van de IMO voor de toepassing van het Verdrag van Athene » en van de toekomstige wijzigingen daarvan door de Internationale Maritieme Organisatie, zoals vermeld in punt 8.2. De betrokken bepalingen van de richtsnoeren van de IMO moeten bij de instemming met het PAL-Protocol van 2002 bekendgemaakt worden.

De Raad van State heeft zijn advies gegeven op 12 december 2011 (advies nr. 50.589/4).

De Raad van State merkt op dat geen van de documenten die aan haar werden doen toegekomen, toelaat om vast te stellen dat de procedure van de effectbeoordeling bedoeld door de wet van 5 mei 1997 betreffende de coördinatie van het federale beleid inzake duurzame ontwikkeling, meerbepaald het voorafgaand onderzoek met betrekking tot de noodzakelijkheid van de uitvoering van een effectbeoordeling, gevolgd werd en dat de steller van het voorontwerp erover moet waken dat die vormvereiste wordt vervuld.

En accommodant la remarque du Conseil d'État, un examen préalable de la nécessité de réaliser une évaluation d'incidence a encore été effectué. L'examen préalable conclut qu'une évaluation d'incidence n'est pas requise.

Dans son avis, le Conseil d'État fait également remarquer que l'article 4 de l'avant-projet peut être omis.

Il convient cependant de préciser que l'article 4 ne vise pas à exprimer l'intention de faire une réserve mais qu'il vise bien à intégrer dans le droit national les dispositions des «directives de l'OMI pour l'application de la Convention d'Athènes». En effet, les directives de l'OMI dérogent fondamentalement au Protocole PAL de 2002. Ce dispositif est complété par la publication des dispositions des directives OMI au *Moniteur belge*.

Le fait que le règlement (CE) N° 392/2009 susmentionné contienne une disposition concordant avec l'article 4, ne rend pas cette disposition de droit national superflue. La disposition de droit national en question vise précisément le cas où le règlement n'est pas encore ou n'est plus d'application. Quand le règlement est par contre d'application, la disposition en question dans le règlement est bien suffisante, sans qu'elle doive être reprise dans le droit national. Le deuxième alinéa de l'article 4 du présent projet en est l'expression.

Pour ces motifs, l'article 4 de l'avant-projet n'a pas été omis.

*Le vice-premier ministre  
et ministre des Affaires étrangères,*

Didier REYNDERS.

*Le vice-premier ministre  
et ministre de la Mer du Nord,*

Johan VANDE LANOTTE.

*La ministre de la Justice,*

Annemie TURTELBOOM.

Tegemoetkomend aan de opmerking van de Raad van State werd er alsnog een voorafgaand onderzoek met betrekking tot de noodzakelijkheid van de uitvoering van een effectbeoordeling gedaan. Het voorafgaand onderzoek concludeert dat een effectbeoordeling niet nodig is.

In zijn advies merkt de Raad van State tevens op dat artikel 4 van het voorontwerp mag weggelaten worden.

Er moet echter gepreciseerd worden dat het artikel 4 niet beoogt de intentie uit te drukken om een voorbehoud te maken, maar wel beoogt de bepalingen uit de «IMO Richtsnoeren voor de uitvoering van het Verdrag van Athene» op te nemen in het nationaal recht. De IMO Richtsnoeren wijken immers ten gronde af van het PAL-Protocol van 2002. Deze bepaling wordt aangevuld met de bekendmaking van de tekst van de Richtsnoeren van de IMO in het *Belgisch Staatsblad*.

Het feit dat de bovenvermelde verordening (EG) Nr. 392/2009 een met artikel 4 overeenstemmende bepaling bevat maakt de nationaalrechtelijke bepaling niet overbodig. De nationaalrechtelijke bepaling in kwestie is juist bedoeld voor het geval de verordening nog niet of niet meer van toepassing is. Wanneer echter de verordening van toepassing is, is de desbetreffende bepaling in de verordening inderdaad voldoende, zonder dat zulks in het nationaal recht moet herhaald worden. Het tweede lid van artikel 4 van het voorliggende ontwerp is daarvan de uitdrukking.

Omwille van die redenen werd het artikel 4 van het voorontwerp van wet niet geschrapt.

*De vice-eerste minister  
en minister van Buitenlandse Zaken,*

Didier REYNDERS.

*De vice-eerste minister  
en minister van de Noordzee,*

Johan VANDE LANOTTE.

*De minister van Justitie,*

Annemie TURTELBOOM.

**PROJET DE LOI**


---

ALBERT II,

Roi des Belges,

*À tous, présents et à venir,*  
SALUT.

Sur la proposition de Notre vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, de Notre vice-premier ministre et ministre de la Mer du Nord et de Notre ministre de la Justice,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères, Notre vice-premier ministre et ministre de la Mer du Nord et Notre ministre de la Justice sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer au Sénat le projet de loi dont la teneur suit :

Article 1<sup>er</sup>

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

Le Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, fait à Londres le 1<sup>er</sup> novembre 2002, sortira son plein et entier effet.

Art. 3

Les modifications de la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, dans le sens de l'article 15, paragraphe 3, du Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, qui sont adoptées en application de l'article 23 du Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, sans que la Belgique s'oppose à leur adoption, et qui entrent en vigueur à l'égard de la Belgique en vertu du même article, sortiront leur plein et entier effet.

Art. 4

La Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

**WETSONTWERP**


---

ALBERT II,

Koning der Belgen,

*Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,*  
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken, van Onze vice-eerste minister en minister van de Noordzee, en van Onze minister van Justitie,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze vice-eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken, Onze vice-eerste minister en minister van de Noordzee en Onze minister van Justitie zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Senaat in te dienen :

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 1 november 2002, zal volkomen gevolgd hebben.

Art. 3

De wijzigingen van het Verdrag van Athene van 2002 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee in de zin van artikel 15, lid 3, van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, die met toepassing van artikel 23 van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee worden aangenomen, zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, en die op basis van hetzelfde artikel ten aanzien van België in werking treden, zullen volkomen gevolgd hebben.

Art. 4

Het Verdrag van Athene van 2002 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee wordt

est appliquée tenant compte des « lignes directrices de l'OMI pour l'application de la Convention d'Athènes » adoptées par le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale, le 19 octobre 2006 et leurs modifications.

L'alinéa précédent n'est pas d'application durant la période d'application du règlement (CE) N° 392/2009 du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.

Donné à Bruxelles, le 12 juin 2012.

ALBERT

Par le Roi :

*Le vice-premier ministre  
et ministre des Affaires étrangères,*

Didier REYNDEERS.

*Le vice-premier ministre  
et ministre de la Mer du Nord,*

Johan VANDE LANOTTE.

*La ministre de la Justice,*

Annemie TURTELBOOM.

toegepast met inachtneming van de « richtsnoeren van de IMO voor de uitvoering van het Verdrag van Athene » die door de Juridische Commissie van de Internationale Maritieme Organisatie zijn aangenomen op 19 oktober 2006 en hun wijzigingen.

Het vorige lid is niet van toepassing gedurende de periode van toepassing van verordening (EG) Nr. 392/2009 van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen.

Gegeven te Brussel, 12 juni 2012.

ALBERT

Van Koningswege :

*De vice-eerste minister  
en minister van Buitenlandse Zaken,*

Didier REYNDEERS.

*De vice-eerste minister  
en minister van de Noordzee,*

Johan VANDE LANOTTE.

*De minister van Justitie,*

Annemie TURTELBOOM.

**PROTOCOLE DE 2002**

**à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.**

Les États Parties au présent Protocole,

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

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

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

SONT CONVENUS de ce qui suit :

**ARTICLE 1<sup>er</sup>**

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<sup>er</sup> de l'article 1<sup>er</sup> 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'affrèteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport; et

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

(VERTALING)

**PROTOCOL VAN 2002**

**bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee.**

De Staten die Partij zijn bij dit Protocol,

OVERWEGENDE dat het wenselijk is het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Athene op 13 december 1974, te herzien, ten einde te kunnen voorzien in een betere schadeloosstelling, objectieve aansprakelijkheid in te voeren, een vereenvoudigde procedure vast te stellen voor de aanpassing van de bedragen van de aansprakelijkheidsbeperking, en ten behoeve van de passagiers in een verplichte verzekering te voorzien,

ERAAN HERINNEREND dat het Protocol van 1976 bij het Verdrag het Bijzondere Trekkingsrecht als rekeneenheid introduceert ter vervanging van de goudfrank,

OPGEMERKT HEBBENDE dat het Protocol van 1990 bij het Verdrag, dat voorziet in een verbeterde schadeloosstelling en een vereenvoudigde procedure voor de actualisering van de aansprakelijkheidsbedragen, niet in werking is getreden,

zijn als volgt overeengekomen :

**ARTIKEL 1**

In dit Protocol wordt aan onderstaande uitdrukkingen de volgende betekenis toegekend :

1. « Verdrag » : de tekst van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974.
2. « Organisatie » : de Internationale Maritieme Organisatie.
3. "Secretaris-generaal" : de Secretaris-generaal van de Organisatie.

**ARTIKEL 2**

Artikel 1, lid 1 van het Verdrag wordt vervangen door de volgende tekst :

« 1

a) « vervoerder » betekent een persoon door of namens welke een vervoerovereenkomst is gesloten, ongeacht de vraag of het vervoer feitelijk door deze persoon of door een feitelijke vervoerder wordt verzorgd;

b) « feitelijke vervoerder » betekent een andere persoon dan de vervoerder, of het nu de eigenaar, de bevrachter of de exploitant van het schip betreft, die geheel of gedeeltelijk het vervoer feitelijk verricht, en

c) « vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht » betekent de feitelijke vervoerder, of, voor zover de vervoerder zelf het vervoer verricht, de vervoerder. »

## ARTICLE 3

1. Le paragraphe 10 de l'article 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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

## ARTIKEL 3

1. artikel 1, lid 10 van het Verdrag wordt door de volgende tekst vervangen :

« 10. onder «Organisatie» wordt verstaan de Internationale Maritieme Organisatie; ».

2. De volgende tekst wordt toegevoegd als artikel 1, lid 11, van het Verdrag :

« 11 Onder «Secretaris-generaal» wordt verstaan de Secretaris-generaal van de Organisatie. »

## ARTIKEL 4

Artikel 3 van het Verdrag wordt door de volgende tekst vervangen :

« Artikel 3. Aansprakelijkheid van de vervoerder

1. Bij verlies geleden als gevolg van het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder in zoverre aansprakelijk dat een dergelijk verlies met betrekking tot die passagier voor elk afzonderlijk geval niet meer dan 250 000 rekeneenheden belooft, tenzij de vervoerder bewijst dat het incident :

a) het gevolg is van een daad van oorlog, vijandigheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onbedwingbare aard, of

b) geheel is veroorzaakt door een handeling of verzuim van een derde met de bedoeling het incident te veroorzaken.

Indien en voor zover het verlies bovengenoemde grens te boven gaat, is de vervoerder verder aansprakelijk, tenzij deze bewijst dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.

2. Bij verlies geleden als gevolg van de dood of het persoonlijk letsel van een passagier die niet zijn veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat het verlies heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. De last om te bewijzen dat er sprake is van schuld of nalatigheid berust bij de eiser.

3. Bij verlies geleden als gevolg van het verlies of de beschadiging van hutbagage is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat het verlies heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. Schuld of nalatigheid van de vervoerder wordt aangenomen bij verlies veroorzaakt door een scheepvaartincident.

4. Bij verlies geleden als gevolg van het verlies of de beschadiging van andere bagage dan hutbagage is de vervoerder aansprakelijk, tenzij deze bewijst dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.

5. Voor de toepassing van dit artikel :

a) wordt onder «scheepvaartincident» verstaan schipbreuk, kapseizen, aanvaring of stranden van het schip, explosie of brand aan boord, of defect aan het schip;

b) omvat «schuld of nalatigheid van de vervoerder» de schuld of nalatigheid van de aangestelden van de vervoerder, handelend binnen het kader van hun dienstverband;

c) wordt onder «defect aan het schip» verstaan ieder niet of gebrekkig functioneren of iedere niet-overeenstemming met toepasselijke veiligheidsvoorschriften van enig deel van het schip

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;

of de uitrusting ervan wanneer deze worden gebruikt voor ontsnapping, evacuatie, inscheping en ontscheping van passagiers, of wanneer deze worden gebruikt voor aandrijving, besturing, veilig navigeren, afmeren, ankeren, voor het aankomen op of vertrekken van een aanleg- of ankerplaats, of voor schadebeheersing na onderlopen van het schip, of wanneer deze worden gebruikt voor het te water laten van de reddingsuitrusting, en

d) omvat «verlies» niet als bestraffing of voorbeeldstelling bedoelde schadevergoeding.

6. De aansprakelijkheid van de vervoerder krachtens dit artikel betreft slechts een verlies als gevolg van incidenten die zich tijdens het vervoer hebben voorgedaan. De last om te bewijzen dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt zich tijdens het vervoer heeft voorgedaan, en om de omvang van het verlies aan te tonen, berust bij de eiser.

7. Niets in dit Verdrag doet afbreuk aan een recht van verhaal dat de vervoerder tegen een derde zou kunnen hebben, of aan een verweer gebaseerd op de nalatigheid van een medeverantwoordelijke passagier op grond van artikel 6 van dit Verdrag. Niets in dit artikel doet afbreuk aan een uit de artikelen 7 of 8 van dit Verdrag voortvloeiend recht op aansprakelijkheidsbegrenzing.

8. Enig vermoeden van schuld of nalatigheid van een partij of toewijzing van de bewijslast aan een partij heeft niet tot gevolg dat bewijsmateriaal ten gunste van die partij niet in overweging wordt genomen.»

#### ARTIKEL 5

De volgende tekst wordt toegevoegd als artikel 4bis van het Verdrag :

« Artikel 4bis. Verplichte verzekering

1. Wanneer passagiers worden vervoerd aan boord van een schip dat geregistreerd is in een Staat die Partij is en dat vergunning heeft voor het vervoeren van meer dan twaalf passagiers, en dit Verdrag van toepassing is, dient de vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht, een verzekering aan te houden of in een andere financiële zekerheid te voorzien, zoals een borgstelling van een bank of soortgelijke financiële instelling, ter dekking van de uit dit Verdrag voortvloeiende aansprakelijkheid bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier. Het minimumbedrag van deze verplichte verzekering of andere financiële zekerheid belooft ten minste 250 000 rekeneenheden per passagier per afzonderlijk geval.

2. Een certificaat waaruit blijkt dat, in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag, een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht is, wordt voor ieder schip verleend, nadat de bevoegde autoriteit van een Staat die Partij is, heeft vastgesteld dat aan de vereisten van lid 1 is voldaan. Voor een schip dat geregistreerd is in een Staat die Partij is, wordt dit document afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde autoriteit van de Staat waar het schip geregistreerd is; voor een schip dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij is, kan het worden afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde autoriteit van elke Staat die Partij is. Dit certificaat is gebaseerd op het in de bijlage bij dit Verdrag opgenomen model en vermeldt de volgende bijzonderheden :

a) naam van het schip, onderscheidingsnummer of -letters en haven van registratie;

b) naam en hoofdkantoor van het bedrijf van de vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht;

c) IMO-scheepsidentificatienummer;

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

d) aard en duur van de zekerheid;

e) naam en hoofdkantoor van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, en, waar nodig, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de andere financiële zekerheid is gesteld, en

f) geldigheidsduur van het certificaat, welke niet langer kan zijn dan de geldigheidsduur van de verzekering of andere financiële zekerheid.

3. a) Een Staat die Partij is mag een door hem erkende instelling of organisatie tot afgifte van het certificaat machtigen. Een dergelijke instelling of organisatie stelt die Staat van de afgifte van elk certificaat in kennis. In alle gevallen garandeert de Staat die Partij is, ten volle de volledigheid en nauwkeurigheid van het aldus afgegeven certificaat, en verbindt hij zich ertoe de nodige regelingen te treffen om aan deze verplichting te voldoen.

b) Een Staat die Partij is, stelt de Secretaris-generaal in kennis van :

i) de specifieke verantwoordelijkheden en voorwaarden die zijn verbonden aan de bevoegdheid die wordt overgedragen aan een door hem erkende instelling of organisatie;

ii) de intrekking van een dergelijke bevoegdheid, en

iii) de datum met ingang waarvan een dergelijke bevoegdheid of intrekking daarvan van kracht wordt.

Een overgedragen bevoegdheid wordt pas effectief drie maanden vanaf de datum waarop de Secretaris-generaal van de machtiging in kennis is gesteld.

c) De overeenkomstig dit lid tot afgifte van certificaten bevoegde instelling of organisatie wordt, ten minste, gemachtigd om deze certificaten in te trekken indien de voorwaarden waarop deze zijn verleend niet worden vervuld. In alle gevallen meldt de instelling of organisatie een dergelijke intrekking bij de Staat namens welke het certificaat is afgegeven.

4. Het certificaat wordt gesteld in de officiële taal of talen van de Staat die het afgeeft. Indien de gebruikte taal niet het Engels, het Frans of het Spaans is, wordt in de tekst een vertaling in een van deze talen opgenomen, en, waar de Staat hiertoe besluit, kan de officiële taal van de Staat worden weggelaten.

5. Het certificaat bevindt zich aan boord van het schip en een afschrift hiervan wordt in bewaring gegeven bij de overheidsinstantie die het register houdt waarin het schip staat ingeschreven of, indien het schip niet geregistreerd is in een Staat die Partij is, bij de overheidsinstantie van de Staat die het certificaat afgeeft of waarmerkt.

6. Een verzekering of andere financiële zekerheid voldoet niet aan de vereisten van dit artikel indien ze, om andere redenen dan het verstrijken van de geldigheidsduur van de in het certificaat genoemde verzekering of financiële zekerheid, kan worden beëindigd voordat drie maanden zijn verlopen te rekenen vanaf de datum waarop deze wordt opgezegd bij de in lid 5 genoemde overheidsinstantie, tenzij het certificaat aan deze overheidsinstantie is overhandigd of binnen de genoemde periode een nieuw certificaat is afgegeven. Bovenstaande bepalingen zijn eveneens van toepassing op elke wijziging die tot gevolg heeft dat de verzekering of andere financiële zekerheid niet langer aan de vereisten van dit artikel voldoet.

7. De Staat waar het schip is geregistreerd bepaalt, onverminderd het bepaalde in dit artikel, de voorwaarden voor afgifte en geldigheid van het certificaat.

8. Niets in dit Verdrag mag op zodanige wijze worden uitgelegd dat een Staat die Partij is ervan wordt weerhouden te vertrouwen



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<sup>er</sup> 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.

op van andere Staten of de Organisatie, dan wel van andere internationale organisaties verkregen informatie betreffende de financiële status van verstrekkers van verzekeringen en andere financiële zekerheden, voor zover het de toepassing van dit Verdrag betreft. In dergelijke gevallen wordt de Staat die Partij is en die op zulke informatie vertrouwt, niet ontslagen van zijn verantwoordelijkheid als Staat van afgifte van het certificaat.

9. Certificaten die worden afgegeven of gewaarmerkt op gezag van een Staat die Partij is, worden door de overige Staten die Partij zijn voor de toepassing van dit Verdrag aanvaard en worden door de laatstgenoemde als even geldig beschouwd als door henzelf afgegeven of gewaarmerkte certificaten, zelfs als deze zijn afgegeven of gewaarmerkt voor een schip dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij is. Een Staat die Partij is kan te allen tijde om overleg vragen met de Staat van afgifte of waarmaking, mocht hij geloven dat de in het verzekeringscertificaat vermelde verzekeraar of borg financieel niet bij machte is de bij dit Verdrag opgelegde verplichtingen na te komen.

10. Vorderingen tot schadevergoeding die krachtens dit artikel door een verzekering of andere financiële zekerheid worden gedekt, mogen rechtstreeks tegen de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, worden ingesteld. In een dergelijk geval geldt het in lid 1 genoemde bedrag als de aansprakelijkheidsgrens van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, zelfs als de vervoerder of de feitelijke vervoerder geen recht heeft op aansprakelijkheidsbegrenzing. De verweerder kan voorts gebruik maken van de verweergonden (andere dan faillissement of bedrijfsbeëindiging) die de in lid 1 bedoelde vervoerder overeenkomstig dit Verdrag had mogen invoeren. Bovendien mag de verweerder tot zijn verweer aanvoeren dat het geleden nadeel het gevolg was van opzettelijk wangedrag van de verzekerde, maar de verweerder mag geen andere verweergonden invoeren die de verweerder had mogen invoeren in een door de verzekerde tegen de verweerder aangespannen procedure. De verweerder heeft in elk geval het recht te vorderen dat de vervoerder en de feitelijke vervoerder samen in het geding worden betrokken.

11. Geldbedragen die door de verzekeraar of door de verstrekker van een andere overeenkomstig lid 1 verzorgde financiële zekerheid ter beschikking worden gesteld, dienen uitsluitend voor de voldoening van uit hoofde van dit Verdrag ingestelde vorderingen, en enige uitbetaling van deze bedragen heeft tot gevolg dat iedere aansprakelijkheid uit hoofde van dit Verdrag met een bedrag ten belope van de uitgekeerde bedragen wordt verminderd.

12. Een Staat die Partij is, laat niet toe dat een onder zijn vlag varende schip waarop dit artikel van toepassing is, geëxploiteerd wordt, tenzij hiervoor krachtens de leden 2 of 15 een certificaat is afgegeven.

13. Behoudens het bepaalde in dit artikel ziet elke Staat die Partij is er, in het kader van zijn nationale wetgeving, op toe dat er, voor zover dit Verdrag van toepassing is, met betrekking tot ieder schip dat, ongeacht de plaats van registratie, een vergunning heeft om meer dan twaalf passagiers te vervoeren, en dat een haven op diens grondgebied aandoet of deze verlaat, in de in lid 1 aangegeven mate, een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht is.

14. Niettegenstaande het bepaalde in lid 5, kan een Staat die Partij is de Secretaris-generaal mededelen dat schepen, voor de toepassing van lid 13, het bij lid 2 vereiste certificaat niet aan boord behoeven te hebben of behoeven over te leggen wanneer zij havens op het grondgebied van die Staat aandoen of verlaten, mits de Staat die Partij is en het certificaat afgeeft, de Secretaris-generaal heeft medegedeeld dat hij voor alle Staten die Partij zijn toegankelijke elektronische bestanden bijhoudt, waaruit het bestaan van het certificaat blijkt en waardoor de Staten die Partij zijn bij machte zijn hun uit lid 13 voortvloeiende verplichtingen na te komen.

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<sup>er</sup>. 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<sup>er</sup>, sous réserve que la limite de responsabilité prévue, le cas échéant, au niveau national ne soit pas inférieure à celle prescrite au paragraphe 1<sup>er</sup>. 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<sup>er</sup> 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. »

15. Indien voor een schip dat eigendom is van een Staat die Partij is niet in een verzekering of andere financiële zekerheid wordt voorzien, zijn de desbetreffende bepalingen van dit artikel niet op dit schip van toepassing; het schip heeft dan echter een certificaat aan boord dat is afgegeven door de bevoegde overheidsinstantie van de Staat van registratie van het schip, waarin verklaard wordt dat het eigendom is van die Staat en de aansprakelijkheid minimaal voor het in lid 1 voorgeschreven bedrag wordt gedekt. Een dergelijk certificaat is zoveel mogelijk conform aan het in lid 2 voorgeschreven model. »

## ARTIKEL 6

Artikel 7 van het Verdrag wordt vervangen door de volgende tekst :

« Artikel 7. Aansprakelijkheidsgrens bij overlijden en persoonlijk letsel

1. De aansprakelijkheid van de vervoerder voor het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier, ingevolge artikel 3, is beperkt tot een bedrag van 400 000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk geval. Indien de schadevergoeding volgens de wetgeving van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt wordt verleend in de vorm van een rente, kan het kapitaal van die rente deze grens niet overschrijden.

2. Een Staat die Partij is, kan de in lid 1 voorgeschreven aansprakelijkheidsgrens vaststellen bij specifieke bepalingen van nationaal recht, mits de nationale aansprakelijkheidsgrens, voor zover aanwezig, niet lager is dan die welke in lid 1 wordt voorgeschreven. Een Staat die Partij is en gebruikmaakt van de in dit lid gegeven keuzemogelijkheid, stelt de Secretaris-generaal in kennis van de vastgestelde aansprakelijkheidsgrens, dan wel van het feit dat deze ontbreekt. »

## ARTIKEL 7

Artikel 8 van het Verdrag wordt vervangen door de volgende tekst :

« Artikel 8. Beperking van de aansprakelijkheid bij verlies of beschadiging van bagage en voertuigen

1. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van hutbagage belooft ten hoogste 2 250 rekeneenheden per passagier, per vervoer.

2. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van voertuigen, met inbegrip van alle in of op het voertuig vervoerde bagage, belooft ten hoogste 12 700 rekeneenheden per voertuig, per vervoer.

3. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van andere dan de in de leden 1 en 2 vermelde bagage belooft ten hoogste 3 375 rekeneenheden per passagier, per vervoer.

4. Een vervoerder en de passagier kunnen overeenkomen dat de aansprakelijkheid van de vervoerder met ten hoogste 330 rekeneenheden kan worden verminderd bij schade aan een voertuig en met ten hoogste 149 rekeneenheden per passagier bij verlies of beschadiging van andere bagage, waarbij dit bedrag van het geleden verlies of de geleden schade wordt afgetrokken. »

## 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<sup>er</sup> de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4*bis*, au paragraphe 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> de l'article 3, au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 4*bis*, au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 7 et à l'article 8 que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1<sup>er</sup>. Les États communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> 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 de ce 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

## ARTIKEL 8

Artikel 9 van het Verdrag wordt vervangen door de volgende tekst :

« Artikel 9. Rekeneenheid en omrekening

De rekeneenheid bedoeld in dit Verdrag is het Bijzondere Trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationaal Monetair Fonds. De in artikel 3, lid 1, artikel 4*bis*, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 genoemde bedragen worden omgerekend in de nationale munteenheid van de Staat van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, overeenkomstig de waarde van de desbetreffende munteenheid ten opzichte van het Bijzondere Trekkingsrecht op de dag van de rechterlijke beslissing of op de door de partijen overeengekomen dag. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in Bijzondere Trekkingsrechten, van een Staat die Partij is en die lid is van het Internationaal Monetair Fonds, wordt berekend in overeenstemming met de methode van waardebepaling die wordt toegepast door het Internationaal Monetair Fonds op de datum in kwestie voor zijn eigen operaties en transacties. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in Bijzondere Trekkingsrechten, van een Staat die Partij is en die geen lid is van het Internationaal Monetair Fonds, wordt berekend op een door die Staat vastgestelde wijze.

2. Niettemin kan een Staat die geen lid is van het Internationale Monetair Fonds en waarvan de wet de toepassing van de bepalingen van lid 1 niet toelaat, op het tijdstip van ratificatie, aanvaarding, goedkeuring van dan wel toetreding tot dit Verdrag of op enig tijdstip nadien, verklaren dat de in lid 1 bedoelde rekeneenheid gelijk zal zijn aan 15 goudfranken. De in dit lid bedoelde goudfrank komt overeen met vijftien en een halve milligram goud van een gehalte van negenhonderdduizendste fijn. De omrekening van de goudfrank in de nationale munteenheid geschiedt volgens de wet van de betrokken Staat.

3. De in de laatste zin van lid 1 genoemde berekening en de in lid 2 genoemde omrekening geschieden op zodanige wijze dat in de nationale munteenheden van de Staten die Partij zijn zoveel mogelijk dezelfde reële waarde voor de bedragen in artikel 3, lid 1, artikel 4*bis*, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 wordt uitgedrukt als zou resulteren van de toepassing van de eerste drie zinnen van lid 1. De staten doen de Secretaris-generaal mededeling van de wijze van berekening overeenkomstig lid 1, of van het resultaat van de omrekening in lid 2, naar gelang van het geval, wanneer zij een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van, of van toetreding tot dit Verdrag neerleggen, en telkenmale als zich in deze berekening of omrekening een wijziging voordoet. »

## ARTIKEL 9

Artikel 16, lid 3, van het Verdrag wordt door de volgende tekst vervangen :

« 3. De wet van het land van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, bepaalt de redenen voor schorsing en stuiting van de verjaring, maar een vordering uit hoofde van dit Verdrag kan in geen geval worden ingesteld na verloop van een van de volgende termijnen :

a) een termijn van vijf jaar te rekenen vanaf de datum van de ontschepping van de passagier of de datum waarop die had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen; dan wel, indien eerder

b) een termijn van drie jaar te rekenen vanaf de datum waarop de eiser op de hoogte was van het door het voorval veroorzaakte

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 du lieu de départ ou du lieu de destination stipulé dans le contrat de transport;

c) le tribunal de l'État du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet État et est soumis à la juridiction de celui-ci; ou

d) le tribunal de l'État du lieu de conclusion du contrat de transport si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet État.

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

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

## ARTICLE 11

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

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

1. Tout jugement rendu par un tribunal compétent conformément à l'article 17, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout État Partie, sauf :

a) si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou

b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> et 2.»

letsel, verlies of schade of hiervan redelijkerwijze op de hoogte had moeten zijn.»

## ARTIKEL 10

Artikel 17 van het Verdrag wordt door de volgende tekst vervangen :

« Art. 17. Bevoegde rechtsmacht.

1. Een vordering ingesteld overeenkomstig de artikelen 3 en 4 van dit Verdrag wordt naar keuze van de eiser aanhangig gemaakt bij een van de hieronder opgesomde rechtbanken, op voorwaarde dat deze gelegen is in een Staat die Partij is, en voor zover het nationaal recht van elke Staat die Partij is in regels voorziet voor de vaststelling van een geschikte rechtbank binnen die Staten waar een keuze uit meerdere mogelijk is :

a) de rechtbank van de staat waar de verweerder zijn gewone verblijfplaats of hoofdzetel heeft, of

b) de rechtbank van de Staat van vertrek of van bestemming, bepaald in de vervoersovereenkomst;

c) de rechtbank van de Staat van de woonplaats of van de gewone verblijfplaats van de eiser indien de verweerder aldaar een bedrijfszetel heeft en aan de rechtsmacht van die Staat is onderworpen;

d) de rechtbank van de Staat waar de vervoersovereenkomst is gesloten, indien de verweerder aldaar een bedrijfszetel heeft en aan de rechtsmacht van die staat is onderworpen.

2. Een vordering ingesteld overeenkomstig artikel 4*bis* van dit Verdrag wordt aanhangig gemaakt bij een van de rechtbanken waar vorderingen kunnen worden ingesteld tegen de vervoerder of feitelijke vervoerder, zulks overeenkomstig lid 1.

3. Na het voorval dat de schade heeft veroorzaakt, kunnen de partijen overeenkomen aan welke rechtsmacht of aan welk scheidsrecht het geschil moet worden onderworpen.»

## ARTIKEL 11

De volgende tekst wordt toegevoegd als artikel 17*bis* van het Verdrag :

« Artikel 17*bis*. Erkenning en tenuitvoerlegging

1. Beslissingen van een uit hoofde van artikel 17 bevoegde rechter die voor tenuitvoerlegging vatbaar zijn in de Staat waarin zij zijn gegeven en waartegen geen gewoon rechtsmiddel meer openstaat, worden erkend in elke andere Staat die Partij is, tenzij :

a) de beslissing is verkregen door bedrog; of

b) de verweerder niet binnen een redelijke termijn is verwittigd en niet behoorlijk in de gelegenheid is gesteld zijn zaak uiteen te zetten.

2. Een beslissing die ingevolge het eerste lid is erkend, is vatbaar voor tenuitvoerlegging in iedere Staat die Partij is, zodra de in die Staat vereiste formaliteiten zijn vervuld. Deze formaliteiten mogen niet leiden tot een hernieuwd onderzoek van de zaak.

3. Een Staat die Partij is bij dit protocol mag andere regels voor de erkenning en tenuitvoerlegging van beslissingen hanteren, mits deze tot effect hebben te verzekeren dat de beslissingen ten minste in dezelfde mate worden erkend en ten uitvoer gelegd als het geval is wanneer het bepaalde in de leden 1 en 2 wordt toegepast.»

## 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. Dommage nucléaire

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

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

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

## ARTICLE 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 1<sup>er</sup>bis. Annexe

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

## ARTICLE 15. Interprétation et application

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

## ARTIKEL 12

Artikel 18 van het Verdrag wordt door de volgende tekst vervangen :

« Artikel 18. Ongeldigheid van contractuele bepalingen

Elk contractueel beding dat is overeengekomen vóór het voorval dat het overlijden of persoonlijk letsel van de passagier, dan wel verlies of beschadiging van zijn bagage heeft veroorzaakt en dat de vervoerder van zijn aansprakelijkheid uit hoofde van dit Verdrag ten opzichte van de passagier ontheft of voorziet in een lagere aansprakelijkheidsgrens dan in dit Verdrag is bepaald, tenzij als bepaald in artikel 8, lid 4, of de bewijslast die op de vervoerder of feitelijke vervoerder rust, omkeert, dan wel tot gevolg heeft dat de in artikel 17, lid 1 of 2, omschreven keuze wordt beperkt, is nietig, waarbij de nietigheid van dit beding niet leidt tot de nietigheid van de vervoersovereenkomst, die onderworpen blijft aan de bepalingen van dit Verdrag. »

## ARTIKEL 13

Artikel 20 van het Verdrag wordt door de volgende tekst vervangen :

« Artikel 20. Nucleaire schade

Niemand kan volgens dit Verdrag aansprakelijk worden gesteld voor schade voortvloeiend uit een nucleair ongeval :

a) indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade, hetzij krachtens het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 inzake burgerlijke aansprakelijkheid op het gebied van atoomenergie, als gewijzigd door het aanvullend Protocol van 28 januari 1964 daarbij, hetzij krachtens het Verdrag van Wenen van 21 mei 1963 inzake wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade, dan wel krachtens enige van kracht zijnde wijziging hiervan of enig van kracht zijnd protocol hierbij, of

b) indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade krachtens een nationale wetgeving betreffende de aansprakelijkheid voor dergelijke schade, op voorwaarde dat die wetgeving ten opzichte van de personen die dergelijke schade kunnen ondergaan, in elk opzicht even gunstig is als de Verdragen van Parijs of Wenen, dan wel krachtens enige van kracht zijnde wijziging hiervan of enig van kracht zijnd protocol hierbij. »

## ARTIKEL 14. Modelcertificaat

1. Het als bijlage bij dit Protocol gevoegde modelcertificaat wordt in de bijlage van het Verdrag opgenomen.

2. De volgende tekst wordt als artikel 1bis van het Verdrag toegevoegd :

« Artikel 1bis. Bijlage

De bijlage bij dit Verdrag vormt een integrerend deel van het Verdrag. »

## ARTIKEL 15. Interpretatie en toepassing

1. Het Verdrag en dit Protocol worden door de partijen bij dit Protocol gelezen en geïnterpreteerd als één enkel 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<sup>er</sup> à 22 de la Convention, telle que révisée par le présent Protocole, conjointement avec les articles 17 à 25 du présent Protocole ainsi que son annexe, constituent et sont appelés la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

#### ARTICLE 16

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

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

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

#### CLAUSES FINALES

ARTICLE 17. Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature, au Siège de l'Organisation, du 1<sup>er</sup> 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;

2. Het Verdrag, als herzien bij dit Protocol, is enkel van toepassing op vorderingen naar aanleiding van voorvallen die plaatsvinden nadat dit Protocol voor iedere Staat in werking is getreden.

3. De artikelen 1 tot en met 22 van het Verdrag, als herzien bij dit Protocol, vormen, tezamen met de artikelen 17 tot en met 25 van dit Protocol en de hieraan gehechte bijlage, het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, van 2002, en worden als zodanig met deze naam aangeduid.

#### ARTIKEL 16

De volgende tekst wordt als artikel 22*bis* aan het Verdrag toegevoegd.

« Artikel 22*bis*. Slotbepalingen van het Verdrag

De slotbepalingen van dit Verdrag zijn de artikelen 17 tot en met 25 van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974. Verwijzingen in dit Verdrag naar Staten die Partij zijn, zijn te beschouwen als verwijzingen naar Staten die Partij zijn bij dat protocol. »

#### SLOTBEPALINGEN

ARTIKEL 17. Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

1. Dit Protocol Staat open voor ondertekening op het hoofdkantoor van de Organisatie vanaf 1 mei 2003 tot en met 30 april 2004 en staat nadien open voor toetreding.

2. De Staten mogen hun instemming om door dit Protocol gebonden te worden tot uitdrukking brengen door :

a) ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

b) ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

c) toetreding.

3. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door neerlegging van een hiertoe strekkende akte bij de Secretaris-generaal.

4. Akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding die zijn neergelegd nadat een wijziging van dit Protocol in werking is getreden ten aanzien van alle Staten die Partij zijn, of nadat alle maatregelen vereist voor de inwerkingtreding van de wijziging ten aanzien van die Staten voltooid zijn, worden geacht van toepassing te zijn op dit Protocol, zoals gewijzigd door bedoelde wijziging.

5. Een Staat geeft geen uitdrukking aan zijn instemming om door dit Protocol te worden gebonden, indien hij hierbij partij is, tenzij hij de volgende instrumenten opzegt :

a) het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Athene op 13 december 1974;

b) het Protocol bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 19 november 1976; en

c) het Protocol van 1990 tot wijziging van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 29 maart 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

vanaf het tijdstip waarop dit Protocol voor die Staat in werking treedt in overeenstemming met artikel 20.

#### ARTIKEL 18. Staten met meer dan één rechtsstelsel

1. Indien een Staat twee of meer territoriale eenheden heeft waarin verschillende rechtsstelsels van toepassing zijn op vraagstukken die bij dit Protocol worden geregeld, kan hij op het tijdstip van de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding verklaren dat dit Protocol van toepassing is op al zijn territoriale eenheden, of slechts op een of meer daarvan, en kan hij te allen tijde deze verklaring wijzigen door het indienen van een andere.

2. Een dergelijke verklaring wordt ter kennis gebracht van de Secretaris-generaal en vermeldt uitdrukkelijk de territoriale eenheden waarop dit Protocol van toepassing is.

3. Met betrekking tot een Staat die Partij is die een dergelijke verklaring aflegt, geldt het volgende :

a) verwijzingen naar de Staat van registratie van een schip en, in het geval van een certificaat van verplichte verzekering, naar de Staat van afgifte of waarmede, worden uitgelegd als verwijzingen naar de territoriale eenheid waarin het schip is geregistreerd, respectievelijk waarin het certificaat wordt afgegeven of gewaarmerkt;

b) verwijzingen naar de vereisten van het nationaal recht, de nationale aansprakelijkheidsgrens en de nationale munteenheid worden uitgelegd als verwijzingen naar respectievelijk de vereisten van het recht, de aansprakelijkheidsgrens en de munteenheid van de territoriale eenheid in kwestie; en

c) verwijzingen naar rechtbanken, en naar in de Staten die Partij zijn te erkennen beslissingen, worden uitgelegd als verwijzingen naar respectievelijk rechtbanken van en beslissingen die moeten worden erkend in de territoriale eenheid in kwestie.

#### ARTIKEL 19. Organisaties voor regionale economische integratie

1. Een organisatie voor regionale economische integratie, die is samengesteld uit soevereine Staten die bevoegdheid inzake bepaalde bij dit Protocol geregelde zaken aan deze organisatie hebben overgedragen, mag dit Protocol ondertekenen, bekrachtigen, aanvaarden, goedkeuren, of ertoe toetreden. Een organisatie voor regionale economische integratie die Partij bij dit Protocol is heeft de rechten en verplichtingen van een Staat die Partij is, voor zover deze organisatie bevoegd is voor de onder dit Protocol vallen vraagstukken.

2. Waar een organisatie voor regionale economische integratie haar stemrecht uitoefent in aangelegenheden waarvoor zij bevoegd is, krijgt zij een aantal stemmen dat gelijk is aan het aantal van haar Lidstaten die Partij zijn bij dit Protocol en die bevoegdheid inzake het vraagstuk in kwestie aan haar hebben overgedragen. Een organisatie voor regionale economische integratie oefent haar stemrecht niet uit indien haar Lidstaten het hunne uitoefenen, en omgekeerd.

3. Waar het aantal Staten die Partij zijn relevant is in dit Protocol, met inbegrip van maar niet beperkt tot de artikelen 20 en 23 van dit Protocol, telt de Organisatie voor regionale economische integratie niet als een Staat die Partij is in aanvulling op haar Lidstaten die Partij zijn.

4. Op het tijdstip van de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding legt de organisatie voor regionale economische integratie een verklaring af aan de Secretaris-generaal ter aanduiding van de bij dit Protocol geregelde zaken met betrekking waartoe bevoegdheid is overgedra-

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 dix 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>.

#### 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<sup>er</sup> de l'article 3, au paragraphe 1 de l'article 4*bis*, au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 7 et à l'article 8 de la Convention, telle que révisée par le présent Protocole.

gen aan die organisatie door haar Lidstaten die ondertekenaars van of Partijen bij dit Protocol zijn en van enige andere relevante restricties ten aanzien van de draagwijdte van die bevoegdheid. De organisatie voor regionale economische integratie stelt de Secretaris-generaal onverwijld in kennis van enigerlei veranderingen in de verdeling van de bevoegdheid, met inbegrip van nieuwe overdrachten van bevoegdheid, als aangeduid in de in dit lid bedoelde verklaring. Dergelijke verklaringen worden, krachtens artikel 24 van dit Protocol, door de Secretaris-generaal aan de betrokkenen ter beschikking gesteld.

5. Staten die Partij zijn en die lidstaten zijn van een organisatie voor regionale economische integratie welke zelf Partij bij dit Protocol is, worden geacht bevoegd te zijn voor alle bij dit Protocol geregelde zaken met betrekking waartoe overdrachten van bevoegdheid aan de organisatie niet, overeenkomstig lid 4, in een verklaring zijn aangeduid of zijn medegedeeld.

#### ARTIKEL 20. Inwerkingtreding

1. Dit Protocol treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop tien Staten het zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring hebben ondertekend of akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben neergelegd bij de Secretaris-generaal.

2. Ten aanzien van elke Staat die dit Protocol bekrachtigt, aanvaardt, goedkeurt of ertoe toetreedt nadat aan de in het eerste lid gestelde eisen voor inwerkingtreding is voldaan, treedt dit Protocol in werking drie maanden na de datum van neerlegging door die Staat van de daartoe strekkende akte, maar niet voordat dit Protocol overeenkomstig lid 1 in werking is getreden.

#### ARTIKEL 21. Opzegging

1. Een Staat die Partij bij dit Protocol is kan dit Protocol, na de datum waarop het voor die Staat in werking is getreden, te allen tijde opzeggen.

2. Opzegging geschiedt door neerlegging van een hiertoe strekkende akte bij de Secretaris-generaal.

3. Een opzegging wordt van kracht twaalf maanden na de neerlegging van de akte van opzegging bij de Secretaris-generaal of na een langere termijn wanneer zulks in die akte is bepaald.

4. Opzegging door een Staat die Partij bij dit Protocol is, van het Verdrag overeenkomstig artikel 25 van dit Verdrag, wordt onder geen beding uitgelegd als een opzegging van het Verdrag als herzien bij dit Protocol.

#### ARTIKEL 22. Herziening en wijziging

1. Een conferentie tot herziening of wijziging van dit protocol kan door de Organisatie worden bijeengeroepen.

2. De Organisatie roept een conferentie van de partijen bij dit Protocol bijeen ter herziening of wijziging ervan, op verzoek van ten minste een derde van de partijen.

#### ARTIKEL 23. Wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 22 is de bijzondere procedure van dit artikel enkel van toepassing voor wijzigingen van de aansprakelijkheidsgrenzen die zijn vastgesteld in artikel 3, lid 1, artikel 4*bis*, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 van het Verdrag als herzien bij dit Protocol.



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<sup>er</sup> de l'article 3, au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 4*bis*, au paragraphe 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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.

2. Op verzoek van ten minste de helft, maar in geen geval minder dan zes van de Staten die Partij zijn bij dit Protocol, wordt elk voorstel tot wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen, met inbegrip van de aftrekbare bedragen, als gespecificeerd in artikel 3, lid 1, artikel 4*bis*, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 van het Verdrag als herzien bij dit Protocol, door de Secretaris-generaal aan alle leden van de Organisatie en alle Staten die Partij zijn toegezonden.

3. Elke voorgestelde wijziging die is toegezonden als hierboven bedoeld, wordt ter overweging voorgelegd aan de Juridische Commissie van de Organisatie (hierna de « Juridische Commissie » te noemen) opdat deze commissie de wijziging ten minste zes maanden na de datum van toezending bestudeert.

4. Alle Staten die Partij zijn bij het Verdrag als herzien bij dit Protocol hebben, ongeacht of zij al dan niet Lid van de Organisatie zijn, het recht deel te nemen aan de werkzaamheden van de Juridische Commissie in verband met de overweging en goedkeuring van wijzigingen.

5. Wijzigingen worden goedgekeurd bij een meerderheid van tweederde van de in de Juridische Commissie in de in lid 4 bedoelde samenstelling aanwezige stemhebbende Staten die Partij zijn bij het Verdrag als herzien bij dit Protocol, op voorwaarde dat ten minste de helft van de Staten die Partij zijn bij het Verdrag als herzien bij dit Protocol, ten tijde van de stemming aanwezig is.

6. Wanneer de Juridische Commissie een voorstel tot wijziging van de grenzen bespreekt, houdt zij rekening met de ervaring die bij incidenten werd opgedaan en in het bijzonder het bedrag van de daaruit voortvloeiende schade en met wijzigingen in geldwaarden en de gevolgen van de voorgestelde wijziging voor de verzekeringskosten.

7. a) Geen wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomstig dit artikel mag in overweging worden genomen minder dan vijf jaar vanaf de datum waarop dit Protocol voor ondertekening is opengesteld, noch minder dan vijf jaar vanaf de datum waarop een eerdere wijziging overeenkomstig dit artikel van kracht is geworden.

b) Geen aansprakelijkheidsgrens mag worden opgetrokken tot boven een bedrag dat overeenkomt met de grens die is neergelegd in het Verdrag als herzien bij dit Protocol, verhoogd met zes procent per jaar, berekend op samengestelde basis vanaf de datum waarop dit Protocol voor ondertekening werd opengesteld.

c) Geen aansprakelijkheidsgrens mag worden opgetrokken tot boven een bedrag dat overeenkomt met de grens die is neergelegd in het Verdrag als herzien bij dit Protocol, vermenigvuldigd met drie.

8. Elke in overeenstemming met lid 5 goedgekeurde wijziging wordt door de Organisatie medegedeeld aan alle Staten die Partij zijn. De wijziging wordt geacht te zijn aanvaard na verstrijken van een periode van achttien maanden na de datum van mededeling, tenzij gedurende die periode niet minder dan een vierde van de Staten die Partij waren ten tijde van de goedkeuring van de wijziging de Secretaris-generaal hebben laten weten dat zij de wijziging niet aanvaardden, in welk geval de wijziging wordt verworpen en zonder gevolg blijft.

9. Een wijziging die geacht wordt te zijn aanvaard overeenkomstig lid 8, treedt in werking achttien maanden na aanvaarding daarvan.

10. Alle Staten die Partij zijn worden door de wijziging gebonden, tenzij zij dit Protocol overeenkomstig artikel 21, leden 1 en 2, ten minste zes maanden voordat de wijziging van kracht wordt, opzeggen. Deze opzegging wordt effectief wanneer de wijziging van kracht wordt.

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.

\*  
\* \*

11. Wanneer een wijziging is goedgekeurd, maar de periode van achttien maanden voor de aanvaarding ervan nog niet is verstreken, is een Staat welke gedurende die periode Partij wordt, gebonden door de wijziging indien deze van kracht wordt. Een Staat die na die periode Partij wordt, is gebonden door een wijziging die is aanvaard overeenkomstig lid 8. In de in dit lid bedoelde gevallen wordt een Staat door een wijziging gebonden wanneer deze wijziging van kracht wordt, of wanneer dit Protocol voor die Staat van kracht wordt, indien dit later gebeurt.

#### ARTIKEL 24. Depositaris

1. Dit Protocol en eventuele wijzigingen, goedgekeurd krachtens artikel 23, worden neergelegd bij de secretaris-generaal.

2. De Secretaris-generaal :

a) stelt alle Staten die dit Protocol hebben ondertekend of daartoe zijn toetreden, in kennis van :

i) elke nieuwe ondertekening of nederlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding en de datum daarvan;

ii) elke verklaring en mededeling overeenkomstig artikel 9, leden 2 en 3, artikel 18, lid 1, en artikel 19, lid 4, van het Verdrag als herzien bij dit Protocol;

iii) de datum van inwerkingtreding van dit Protocol;

iv) enig voorstel tot wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen in overeenstemming met artikel 23, lid 2, van dit Protocol;

v) elke in overeenstemming met artikel 23, lid 5, goedgekeurde wijziging van dit Protocol;

vi) enige wijziging welke geacht wordt te zijn aanvaard ingevolge artikel 23, lid 8, van dit Protocol, tezamen met de datum waarop die wijziging van kracht wordt, zulks in overeenstemming met de leden 9 en 10 van dat artikel;

vii) de neerlegging van elke akte van opzegging van dit Protocol, alsmede de datum van neerlegging en de datum waarop die van kracht wordt;

viii) enige mededeling welke op grond van enig artikel van dit protocol vereist zou zijn;

b) doet voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Protocol toekomen aan alle staten die dit Protocol hebben ondertekend en aan alle staten die ertoe zijn toetreden.

3. Zodra dit Protocol in werking is getreden, wordt de tekst ervan door de Secretaris-generaal toegezonden aan het Secretariaat van de Organisatie der Verenigde Naties ter registratie en publicatie, overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.

#### ARTIKEL 25. Talen

Dit Protocol is opgesteld in één enkel oorspronkelijk exemplaar in de Arabische, de Chinese, de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

GEDAAN TE LONDEN, de eerste november tweeduizend en twee.

\*  
\* \*

## 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)

A ... 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.

## BIJLAGE

CERTIFICAAT VAN VERZEKERING OF ANDERE FINAN-  
CIËLE ZEKERHEID MET BETREKKING TOT DE AAN-  
SPRAKELIJKHEID BIJ OVERLIJDEN OF PERSOONLIJK  
LETSEL VAN EEN PASSAGIER

Afgegeven overeenkomstig artikel 4bis van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 2002

Naam van het schip	Identificatienummer of -letters	IMO-scheepsidentificatienummer	Haven van registratie	Naam en volledig adres van het hoofdkantoor van de vervoerder die het vervoer feitelijk verricht
--------------------	---------------------------------	--------------------------------	-----------------------	--

Hierbij wordt verklaard dat er met betrekking tot bovenvermeld schip een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht is die voldoet aan het bepaalde in artikel 4bis van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 2002.

Aard van de zekerheid

Duur van de zekerheid

Naam en adres van de verzekeraar(s) en/of borg(en)

Naam

Adres

Dit certificaat is geldig tot

Afgegeven of gewaarmerkt door de regering van

(volledige naam van de Staat)

OF

Onderstaande tekst moet worden gebruikt wanneer een Staat die Partij is een beroep doet op artikel 4bis, lid 3 :

Dit certificaat wordt afgegeven op gezag van de regering van ... (volledige naam van de Staat) door ... (naam van de instelling of organisatie)

te ... op  
(plaats) (datum)

(Handtekening en titel van de ambtenaar die het certificaat afgeeft of waarmerkt)

Toelichting :

1. Desgewenst mag bij de naam van de Staat ook de bevoegde overheidsinstantie worden vermeld van het land waar het certificaat wordt afgegeven.

2. Indien het totaalbedrag van de zekerheid uit meer dan één bron afkomstig is, dienen de onderscheiden bedragen te worden opgegeven.

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.

3. Indien de zekerheid in verscheidene vormen wordt gesteld, moeten deze worden opgesomd.

4. Onder «Duur van de zekerheid» moet worden aangegeven op welke datum deze zekerheid van kracht wordt.

5. Onder «Naam en adres van de verzekeraar(s) en/of borg(en)» moet het hoofdkantoor van de verzekeraar(s) en/of de borg(en) worden vermeld. Waar nodig, adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de zekerheid is gesteld, vermelden.

**CONVENTION D'ATHÈNES DE 2002****relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.**

(Texte récapitulatif de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages et du Protocole de 2002 à la Convention)

**Article 1<sup>er</sup>. Définitions**

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

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

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

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

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

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

4. « passager » signifie toute personne transportée sur un navire :

*a)* en vertu d'un contrat de transport, ou

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

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

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

*b)* des animaux vivants;

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

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

8. « transport » concerne les périodes suivantes :

**(VERTALING)****VERDRAG VAN ATHENE VAN 2002****inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee.**

(Samenvattende tekst van het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee en van het Protocol van 2002 bij het Verdrag)

**Artikel 1. Begripsomschrijvingen**

In dit Verdrag worden de volgende uitdrukkingen in de hieronder omschreven betekenis gebruikt :

1. *a)* « vervoerder » betekent een persoon door of namens welke een vervoerovereenkomst is gesloten, ongeacht de vraag of het vervoer feitelijk door deze persoon of door een feitelijke vervoerder wordt verzorgd;

*b)* « feitelijke vervoerder » betekent een andere persoon dan de vervoerder, of het nu de eigenaar, de bevrachter of de exploitant van het schip betreft, die geheel of gedeeltelijk het vervoer feitelijk verricht, en

*c)* « vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht » betekent de feitelijke vervoerder, of, voor zover de vervoerder zelf het vervoer verricht, de vervoerder;

2. « vervoerovereenkomst » betekent een door of namens een vervoerder gesloten overeenkomst, voor het vervoer over zee van een passagier of, in voorkomende gevallen, van een passagier en zijn bagage;

3. « schip » betekent uitsluitend een zeegaand vaartuig met uitzondering van luchtkussenvaartuigen;

4. « passagier » betekent iedere persoon vervoerd op een schip :

*a)* krachtens een vervoerovereenkomst, of

*b)* die met toestemming van de vervoerder een voertuig of levende dieren begeleidt, waaromtrent een niet onder dit Verdrag vallende overeenkomst voor goederenvervoer is gesloten;

5. « bagage » betekent elk voorwerp of voertuig dat krachtens een vervoerovereenkomst door de vervoerder wordt vervoerd met uitzondering van :

*a)* goederen of voertuigen vervoerd krachtens een charterpartij, een cognossement of een overeenkomst welke hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreft, en

*b)* levende dieren;

6. « hutbagage » is de bagage die zich in de kajuit van de passagier bevindt, die in zijn bezit is of die hij onder zijn hoede of toezicht heeft. Behalve voor de toepassing van lid 8 van dit artikel en van artikel 8 omvat de hutbagage de bagage die passagier in of op zijn voertuig heeft;

7. « verlies of beschadiging van bagage » omvat eveneens het materiële nadeel voortvloeiende uit het feit dat de bagage niet binnen een redelijke periode, te rekenen vanaf de aankomst van het schip waarop de bagage is vervoerd of had moeten worden vervoerd, aan de passagier werd afgeleverd, maar omvat niet de vertraging voortvloeiende uit arbeidsconflicten;

8. « vervoer » heeft betrekking op de volgende periodes :

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

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

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

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

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

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

#### Art. 1<sup>er</sup>bis Annexe

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

#### Art. 2. Champ d'application

1. La présente Convention s'applique à tout transport international lorsque :

a) le navire bat le pavillon d'un État partie à la présente Convention ou est immatriculé dans un tel État, ou

b) le contrat de transport a été conclu dans un État partie à la présente Convention, ou

c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État partie à la présente Convention.

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

#### Art. 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

a) wat de passagier en zijn hutbagage betreft, de periode gedurende welke de passagier en/of zijn hutbagage zich aan boord van het schip bevinden, gedurende het in- en ontschepen en de periode tijdens welke de passagier en zijn hutbagage te water worden vervoerd van de kade naar het schip of omgekeerd indien de prijs van dit vervoer begrepen is in die van het biljet of indien het vaartuig dat voor dat bijkomend vervoer wordt gebruikt, door de vervoerder ter beschikking van de passagier werd gesteld. Het vervoer omvat wat de passagier betreft echter niet de periode tijdens welke deze zich in een zeestation of op een kade of in of op een ander havenwerk bevindt;

b) wat de hutbagage betreft, eveneens de periode tijdens welke de passagier zich in een zeestation of op een kade of in of op een ander havenwerk bevindt als deze bagage door de vervoerder of zijn aangestelde of lasthebber werd overgenomen en nog niet aan de passagier werd terugbezorgd.

c) wat andere bagage dan hutbagage betreft, de periode tussen het tijdstip waarop de vervoerder, zijn aangestelde of lasthebber de bagage te land of aan boord heeft overgenomen en het tijdstip waarop ze door de vervoerder, diens aangestelde of lasthebber werd teruggegeven;

9. « internationaal vervoer » is elk vervoer waarvan volgens de vervoersovereenkomst de plaats van vertrek en die van bestemming in twee verschillende Staten liggen of in één enkele Staat als er volgens de vervoersovereenkomst of het voorziene vaarplan een tussenliggende aanloophaven in een andere Staat is.

10. Onder « Organisatie » wordt verstaan de Internationale Maritieme Organisatie;

11. Onder « Secretaris-generaal » wordt verstaan de Secretaris-generaal van de organisatie.

#### Art. 1bis. Bijlage

De bijlage bij dit Verdrag vormt een integrerend deel van het Verdrag.

#### Art. 2. Toepassingsgebied

1. Dit Verdrag is op elk internationaal vervoer van toepassing indien :

a) het schip de vlag voert van een Staat die Partij is bij dit Verdrag of indien het in een dergelijke Staat is geregistreerd, of

b) de vervoersovereenkomst in een Staat die Partij is bij dit Verdrag werd opgemaakt, of

c) volgens de vervoersovereenkomst de vertrek- of bestemmingsplaats gelegen is in een Staat die Partij is bij dit Verdrag.

2. Niettegenstaande de bepalingen van lid 1 van dit artikel is dit Verdrag niet van toepassing als het vervoer onderworpen is aan een stelsel van burgerlijke aansprakelijkheid waarin is voorzien door bepalingen van een ander internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers of bagage met een ander vervoermiddel en voor zover die bepalingen op het zeevervoer moeten worden toegepast.

#### Art. 3. Aansprakelijkheid van de vervoerder

1. Bij verlies geleden als gevolg van het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder in zoverre aansprakelijk dat een

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.

dergelijk verlies met betrekking tot die passagier voor elk afzonderlijk geval niet meer dan 250 000 rekeneenheden belooft, tenzij de vervoerder bewijst dat het incident :

a) het gevolg is van een daad van oorlog, vijandigheden, burgeroorlog, opstand of een natuurverschijnsel van uitzonderlijke, onvermijdelijke en onbedwingbare aard, of

b) geheel is veroorzaakt door een handeling of verzuim van een derde met de bedoeling het incident te veroorzaken.

Indien en voor zover het verlies bovengenoemde grens te boven gaat, is de vervoerder verder aansprakelijk, tenzij deze bewijst dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.

2. Bij verlies geleden als gevolg van de dood of het persoonlijk letsel van een passagier die niet zijn veroorzaakt door een scheepvaartincident, is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat het verlies heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. De last om te bewijzen dat er sprake is van schuld of nalatigheid berust bij de eiser.

3. Bij verlies geleden als gevolg van het verlies of de beschadiging van hutbagage is de vervoerder aansprakelijk indien het incident dat het verlies heeft veroorzaakt aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is. Schuld of nalatigheid van de vervoerder wordt aangenomen bij verlies veroorzaakt door een scheepvaartincident.

4. Bij verlies geleden als gevolg van het verlies of de beschadiging van andere bagage dan hutbagage is de vervoerder aansprakelijk, tenzij deze bewijst dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt niet aan de schuld of nalatigheid van de vervoerder te wijten is.

5. Voor de toepassing van dit artikel :

a) wordt onder « scheepvaartincident » verstaan schipbreuk, kapseizen, aanvaring of stranden van het schip, explosie of brand aan boord, of defect aan het schip;

b) omvat « schuld of nalatigheid van de vervoerder » de schuld of nalatigheid van de aangestelden van de vervoerder, handelend binnen het kader van hun dienstverband;

c) wordt onder « defect aan het schip » verstaan ieder niet of gebrekkig functioneren of iedere niet-overeenstemming met toepasselijke veiligheidsvoorschriften van enig deel van het schip of de uitrusting ervan wanneer deze worden gebruikt voor ontsnapping, evacuatie, inscheping en ontscheping van passagiers, of wanneer deze worden gebruikt voor aandrijving, besturing, veilig navigeren, afmeren, ankeren, voor het aankomen op of vertrekken van een aanleg- of ankerplaats, of voor schadebeheersing na onderlopen van het schip, of wanneer deze worden gebruikt voor het te water laten van de reddingsuitrusting, en

d) omvat « verlies » niet als bestraffing of voorbeeldstelling bedoelde schadevergoeding.

6. De aansprakelijkheid van de vervoerder krachtens dit artikel betreft slechts een verlies als gevolg van incidenten die zich tijdens het vervoer hebben voorgedaan. De last om te bewijzen dat het incident dat het verlies heeft veroorzaakt zich tijdens het vervoer heeft voorgedaan, en om de omvang van het verlies aan te tonen, berust bij de eiser.

7. Niets in dit Verdrag doet afbreuk aan een recht van verhaal dat de vervoerder tegen een derde zou kunnen hebben, of aan een verweer gebaseerd op de nalatigheid van een medeverantwoordelijke passagier op grond van artikel 6 van dit Verdrag. Niets in dit artikel doet afbreuk aan een uit de artikelen 7 of 8 van dit Verdrag voortvloeiend recht op aansprakelijkheidsbegrenzing.

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.»

#### Art. 4. Transporteur substitué

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

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

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

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

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

#### Art. 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<sup>er</sup>. 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;

8. Enig vermoeden van schuld of nalatigheid van een partij of toewijzing van de bewijslast aan een partij heeft niet tot gevolg dat bewijsmateriaal ten gunste van die partij niet in overweging wordt genomen.»

#### Art. 4. Feitelijke vervoerder

1. Indien het vervoer geheel of gedeeltelijk aan een feitelijke vervoerder wordt toevertrouwd, blijft de vervoerder aansprakelijk voor het volledige vervoer overeenkomstig de bepalingen van dit Verdrag. Bovendien is de feitelijke vervoerder, als ook zijn aangestelden en lasthebbers, onderworpen aan de bepalingen van dit Verdrag en kan hij zich erop beroepen voor het gedeelte van het vervoer dat hij zelf heeft verricht.

2. De vervoerder is met betrekking tot het door de feitelijke vervoerder verrichte vervoer aansprakelijk voor de handelingen en het verzuim van laatstgenoemde en van diens aangestelden en lasthebbers in de uitoefening van hun taak.

3. Elke bijzondere overeenkomst waarbij de vervoerder verplichtingen op zich neemt welke niet bij dit Verdrag opgelegd zijn of afstand van rechten doet welke dit Verdrag hem toekent, zal ten opzichte van de feitelijke vervoerder slechts gevolg hebben als deze laatste daar uitdrukkelijk en schriftelijk zijn instemming mee heeft betuigd.

4. In zoverre de vervoerder en de feitelijke vervoerder beiden aansprakelijk zijn, is er hoofdelijke aansprakelijkheid.

5. Geen enkele bepaling van dit artikel mag inbreuk maken op het recht op verhaal tussen de vervoerder en de feitelijke vervoerder.

#### Art. 4bis. Verplichte verzekering

1. Wanneer passagiers worden vervoerd aan boord van een schip dat geregistreerd is in een Staat die Partij is en dat vergunning heeft voor het vervoeren van meer dan twaalf passagiers, en dit Verdrag van toepassing is, dient de vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht, een verzekering aan te houden of in een andere financiële zekerheid te voorzien, zoals een borgstelling van een bank of soortgelijke financiële instelling, ter dekking van de uit dit Verdrag voortvloeiende aansprakelijkheid bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier. Het minimumbedrag van deze verplichte verzekering of andere financiële zekerheid belooft ten minste 250 000 rekeneenheden per passagier per afzonderlijk geval.

2. Een certificaat waaruit blijkt dat, in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag, een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht is, wordt voor ieder schip verleend, nadat de bevoegde autoriteit van een Staat die Partij is, heeft vastgesteld dat aan de vereisten van lid 1 is voldaan. Voor een schip dat geregistreerd is in een Staat die Partij is, wordt dit document afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde autoriteit van de Staat waar het schip geregistreerd is; voor een schip dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij is, kan het worden afgegeven of gewaarmerkt door de bevoegde autoriteit van elke Staat die Partij is. Dit certificaat is gebaseerd op het in de bijlage bij dit Verdrag opgenomen model en vermeldt de volgende bijzonderheden :

a) naam van het schip, onderscheidingsnummer of -letters en haven van registratie;

b) naam en hoofdkantoor van het bedrijf van de vervoerder die het vervoer feitelijk geheel of gedeeltelijk verricht;



- 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.

c) IMO-scheepsidentificatienummer;

d) aard en duur van de zekerheid;

e) naam en hoofdkantoor van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, en, waar nodig, het adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de andere financiële zekerheid is gesteld, en

f) geldigheidsduur van het certificaat, welke niet langer kan zijn dan de geldigheidsduur van de verzekering of andere financiële zekerheid.

3. a) Een Staat die Partij is mag een door hem erkende instelling of organisatie tot afgifte van het certificaat machtigen. Een dergelijke instelling of organisatie stelt die Staat van de afgifte van elk certificaat in kennis. In alle gevallen garandeert de Staat die Partij is, ten volle de volledigheid en nauwkeurigheid van het aldus afgegeven certificaat, en verbindt hij zich ertoe de nodige regelingen te treffen om aan deze verplichting te voldoen.

b) Een Staat die Partij is, stelt de Secretaris-generaal in kennis van :

i) de specifieke verantwoordelijkheden en voorwaarden die zijn verbonden aan de bevoegdheid die wordt overgedragen aan een door hem erkende instelling of organisatie;

ii) de intrekking van een dergelijke bevoegdheid, en

iii) de datum met ingang waarvan een dergelijke bevoegdheid of intrekking daarvan van kracht wordt.

Een overgedragen bevoegdheid wordt pas effectief drie maanden vanaf de datum waarop de Secretaris-generaal van de machtiging in kennis is gesteld.

c) De overeenkomstig dit lid tot afgifte van certificaten bevoegde instelling of organisatie wordt, ten minste, gemachtigd om deze certificaten in te trekken indien de voorwaarden waarop deze zijn verleend niet worden vervuld. In alle gevallen meldt de instelling of organisatie een dergelijke intrekking bij de Staat namens welke het certificaat is afgegeven.

4. Het certificaat wordt gesteld in de officiële taal of talen van de Staat die het afgeeft. Indien de gebruikte taal niet het Engels, het Frans of het Spaans is, wordt in de tekst een vertaling in een van deze talen opgenomen, en, waar de Staat hiertoe besluit, kan de officiële taal van de Staat worden weggelaten.

5. Het certificaat bevindt zich aan boord van het schip en een afschrift hiervan wordt in bewaring gegeven bij de overheidsinstantie die het register houdt waarin het schip staat ingeschreven of, indien het schip niet geregistreerd is in een Staat die Partij is, bij de overheidsinstantie van de Staat die het certificaat afgeeft of waarmerkt.

6. Een verzekering of andere financiële zekerheid voldoet niet aan de vereisten van dit artikel indien ze, om andere redenen dan het verstrijken van de geldigheidsduur van de in het certificaat genoemde verzekering of financiële zekerheid, kan worden beëindigd voordat drie maanden zijn verlopen te rekenen vanaf de datum waarop deze wordt opgezegd bij de in lid 5 genoemde overheidsinstantie, tenzij het certificaat aan deze overheidsinstantie is overhandigd of binnen de genoemde periode een nieuw certificaat is afgegeven. Bovenstaande bepalingen zijn eveneens van toepassing op elke wijziging die tot gevolg heeft dat de verzekering of andere financiële zekerheid niet langer aan de vereisten van dit artikel voldoet.

7. De Staat waar het schip is geregistreerd bepaalt, onverminderd het bepaalde in dit artikel, de voorwaarden voor afgifte en geldigheid van het certificaat.

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<sup>er</sup> 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,

8. Niets in dit Verdrag mag op zodanige wijze worden uitgelegd dat een Staat die Partij is ervan wordt weerhouden te vertrouwen op van andere Staten of de Organisatie, dan wel van andere internationale organisaties verkregen informatie betreffende de financiële status van verstrekkers van verzekeringen en andere financiële zekerheden, voor zover het de toepassing van dit Verdrag betreft. In dergelijke gevallen wordt de Staat die Partij is en die op zulke informatie vertrouwt, niet ontslagen van zijn verantwoordelijkheid als Staat van afgifte van het certificaat.

9. Certificaten die worden afgegeven of gewaarmerkt op gezag van een Staat die Partij is, worden door de overige Staten die Partij zijn voor de toepassing van dit Verdrag aanvaard en worden door de laatstgenoemde als even geldig beschouwd als door henzelf afgegeven of gewaarmerkte certificaten, zelfs als deze zijn afgegeven of gewaarmerkt voor een schip dat niet is geregistreerd in een Staat die Partij is. Een Staat die Partij is kan te allen tijde om overleg vragen met de Staat van afgifte of waarmede, mocht hij geloven dat de in het verzekeringscertificaat vermelde verzekeraar of borg financieel niet bij machte is de bij dit Verdrag opgelegde verplichtingen na te komen.

10. Vorderingen tot schadevergoeding die krachtens dit artikel door een verzekering of andere financiële zekerheid worden gedekt, mogen rechtstreeks tegen de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, worden ingesteld. In een dergelijk geval geldt het in lid 1 genoemde bedrag als de aansprakelijkheidsgrens van de verzekeraar of andere persoon die de financiële zekerheid stelt, zelfs als de vervoerder of de feitelijke vervoerder geen recht heeft op aansprakelijkheidsbegrenzing. De verweerder kan voorts gebruik maken van de verweergronden (andere dan faillissement of bedrijfsbeëindiging) die de in lid 1 bedoelde vervoerder overeenkomstig dit Verdrag had mogen invoeren. Bovendien mag de verweerder tot zijn verweer aanvoeren dat het geleden nadeel het gevolg was van opzettelijk wangedrag van de verzekerde, maar de verweerder mag geen andere verweergronden invoeren die de verweerder had mogen invoeren in een door de verzekerde tegen de verweerder aangespannen procedure. De verweerder heeft in elk geval het recht te vorderen dat de vervoerder en de feitelijke vervoerder samen in het geding worden betrokken.

11. Geldbedragen die door de verzekeraar of door de verstrekkers van een andere overeenkomstig lid 1 verzorgde financiële zekerheid ter beschikking worden gesteld, dienen uitsluitend voor de voldoening van uit hoofde van dit Verdrag ingestelde vorderingen, en enige uitbetaling van deze bedragen heeft tot gevolg dat iedere aansprakelijkheid uit hoofde van dit Verdrag met een bedrag ten belope van de uitgekeerde bedragen wordt vermindert.

12. Een Staat die Partij is, laat niet toe dat een onder zijn vlag varende schip waarop dit artikel van toepassing is, geëxploiteerd wordt, tenzij hiervoor krachtens de leden 2 of 15 een certificaat is afgegeven.

13. Behoudens het bepaalde in dit artikel ziet elke Staat die Partij is er, in het kader van zijn nationale wetgeving, op toe dat er, voor zover dit Verdrag van toepassing is, met betrekking tot ieder schip dat, ongeacht de plaats van registratie, een vergunning heeft om meer dan twaalf passagiers te vervoeren, en dat een haven op diens grondgebied aandoet of deze verlaat, in de in lid 1 aangegeven mate, een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht is.

14. Niettegenstaande het bepaalde in lid 5, kan een Staat die Partij is de Secretaris-generaal mededelen dat schepen, voor de toepassing van lid 13, het bij lid 2 vereiste certificaat niet aan boord behoeven te hebben of behoeven over te leggen wanneer zij havens op het grondgebied van die Staat aandoen of verlaten, mits de Staat die Partij is en het certificaat afgeeft, de Secretaris-generaal heeft medegedeeld dat hij voor alle Staten die Partij zijn

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<sup>er</sup>. Ce certificat suit d'aussi près que possible le modèle prescrit au paragraphe 2.

#### Art. 5. Biens de valeur

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

#### Art. 6. Faute du passager

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

#### Art. 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<sup>er</sup>, sous réserve que la limite de responsabilité prévue, le cas échéant, au niveau national ne soit pas inférieure à celle prescrite au paragraphe 1<sup>er</sup>. 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.

#### Art. 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.

toegankelijke elektronische bestanden bijhoudt, waaruit het bestaan van het certificaat blijkt en waardoor de Staten die Partij zijn bij machte zijn hun uit lid 13 voortvloeiende verplichtingen na te komen.

15. Indien voor een schip dat eigendom is van een Staat die Partij is niet in een verzekering of andere financiële zekerheid wordt voorzien, zijn de desbetreffende bepalingen van dit artikel niet op dit schip van toepassing; het schip heeft dan echter een certificaat aan boord dat is afgegeven door de bevoegde overheidsinstantie van de Staat van registratie van het schip, waarin verklaard wordt dat het eigendom is van die Staat en de aansprakelijkheid minimaal voor het in lid 1 voorgescreven bedrag wordt gedekt. Een dergelijk certificaat is zoveel mogelijk conform aan het in lid 2 voorgescreven model.

#### Art. 5. Waardevolle voorwerpen

De vervoerder is niet aansprakelijk voor verlies of beschadiging van geld, verhandelbare effecten, goud, zilverwerk, juwelen, bijouerieën, kunstvoorwerpen of andere waardevolle zaken, tenzij die waardevolle voorwerpen bij hem werden gedeponerd en hij het ermee eens was om die veilig te bewaren, in welk geval zijn aansprakelijkheid beperkt is tot het bedrag bepaald in artikel 8, lid 3, tenzij overeenkomstig artikel 10, lid 1, in gemeen overleg een hogere aansprakelijkheidsgrens werd vastgesteld.

#### Art. 6. Schuld van de passagier

Indien de vervoerder bewijst dat de dood of het letsel van de passagier, het verlies of de beschadiging van de bagage te wijten of mede te wijten zijn aan de schuld of nalatigheid van de passagier, kan de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, overeenkomstig de bepalingen van zijn nationale wet de vervoerder geheel of gedeeltelijk van zijn aansprakelijkheid ontheffen.

#### Art. 7. Aansprakelijkheidsgrens bij overlijden en persoonlijk letsel

1. De aansprakelijkheid van de vervoerder voor het overlijden of persoonlijk letsel van een passagier, ingevolge artikel 3, is beperkt tot een bedrag van 400 000 rekeneenheden per passagier, per afzonderlijk geval. Indien de schadevergoeding volgens de wetgeving van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt wordt verleend in de vorm van een rente, kan het kapitaal van die rente deze grens niet overschrijden.

2. Een Staat die Partij is, kan de in lid 1 voorgescreven aansprakelijkheidsgrens vaststellen bij specifieke bepalingen van nationaal recht, mits de nationale aansprakelijkheidsgrens, voor zover aanwezig, niet lager is dan die welke in lid 1 wordt voorgescreven. Een Staat die Partij is en gebruikmaakt van de in dit lid gegeven keuzemogelijkheid, stelt de Secretaris-generaal in kennis van de vastgestelde aansprakelijkheidsgrens, dan wel van het feit dat deze ontbreekt.

#### Art. 8. Beperking van de aansprakelijkheid bij verlies of beschadiging van bagage en voertuigen

1. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van hutbagage belooft ten hoogste 2 250 rekeneenheden per passagier, per vervoer.

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<sup>er</sup> 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.

#### Art. 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<sup>er</sup> de l'article 3, au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 4*bis*, au paragraphe 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> de l'article 3, au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 4*bis*, au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 7 et à l'article 8 que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1<sup>er</sup>. Les États communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1<sup>er</sup> 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.

2. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van voertuigen, met inbegrip van alle in of op het voertuig vervoerde bagage, belooft ten hoogste 12 700 rekeneenheden per voertuig, per vervoer.

3. De aansprakelijkheid van de vervoerder bij verlies of beschadiging van andere dan de in de leden 1 en 2 vermelde bagage belooft ten hoogste 3 375 rekeneenheden per passagier, per vervoer.

4. Een vervoerder en de passagier kunnen overeenkomen dat de aansprakelijkheid van de vervoerder met ten hoogste 330 rekeneenheden kan worden verminderd bij schade aan een voertuig en met ten hoogste 149 rekeneenheden per passagier bij verlies of beschadiging van andere bagage, waarbij dit bedrag van het geleden verlies of de geleden schade wordt afgetrokken.

#### Art. 9. Rekeneenheid en omrekening

1. De rekeneenheid bedoeld in dit Verdrag is het Bijzondere Trekkingsrecht zoals dit is omschreven door het Internationaal Monetair Fonds. De in artikel 3, lid 1, artikel 4*bis*, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 genoemde bedragen worden omgerekend in de nationale munteenheid van de Staat van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, overeenkomstig de waarde van de desbetreffende munteenheid ten opzichte van het Bijzondere Trekkingsrecht op de dag van de rechterlijke beslissing of op de door de partijen overeengekomen dag. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in Bijzondere Trekkingsrechten, van een Staat die Partij is en die lid is van het Internationaal Monetair Fonds, wordt berekend in overeenstemming met de methode van waardebeoordeling die wordt toegepast door het Internationaal Monetair Fonds op de datum in kwestie voor zijn eigen operaties en transacties. De waarde van de nationale munteenheid, uitgedrukt in Bijzondere Trekkingsrechten, van een Staat die Partij is en die geen lid is van het Internationaal Monetair Fonds, wordt berekend op een door die Staat vastgestelde wijze.

2. Niettemin kan een Staat die geen lid is van het Internationaal Monetair Fonds en waarvan de wet de toepassing van de bepalingen van lid 1 niet toelaat, op het tijdstip van ratificatie, aanvaarding, goedkeuring van dan wel toetreding tot dit Verdrag of op enig tijdstip nadien, verklaren dat de in lid 1 bedoelde rekeneenheid gelijk zal zijn aan 15 goudfranken. De in dit lid bedoelde goudfrank komt overeen met vijftien en een halve milligram goud van een gehalte van negenhonderdduizendste fijn. De omrekening van de goudfrank in de nationale munteenheid geschiedt volgens de wet van de betrokken Staat.

3. De in de laatste zin van lid 1 genoemde berekening en de in lid 2 genoemde omrekening geschieden op zodanige wijze dat in de nationale munteenheden van de Staten die Partij zijn zoveel mogelijk dezelfde reële waarde voor de bedragen in artikel 3, lid 1, artikel 4*bis*, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 wordt uitgedrukt als zou resulteren van de toepassing van de eerste drie zinnen van lid 1. De staten doen de Secretaris-generaal mededeling van de wijze van berekening overeenkomstig lid 1, of van het resultaat van de omrekening in lid 2, naar gelang van het geval, wanneer zij een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring van, of van toetreding tot dit Verdrag neerleggen, en telkenmale als zich in deze berekening of omrekening een wijziging voordoet.

Art. 10. Dispositions supplémentaires relatives aux limites de responsabilité

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

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

Art. 11. Exonérations et limites que peuvent invoquer les préposés du transporteur

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

Art. 12. Cumul d'actions en responsabilité

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

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

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

Art. 13. Déchéance du droit d'invoquer les limites de responsabilité

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

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

Art. 10. Aanvullende bepalingen inzake aansprakelijkheidsgrens

1. Vervoerder en passagier kunnen uitdrukkelijk en schriftelijk hogere aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomen dan de bij de artikelen 7 en 8 bepaalde grenzen.

2. De wettelijke interesten en gerechtskosten zijn niet begrepen in de onder de artikelen 7 en 8 bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen.

Art. 11. Verweren en grenzen die door de aangestelden van de vervoerder kunnen worden aangevoerd

Indien een rechtsvordering tegen een aangestelde of lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder wordt ingesteld wegens schade waarop dit Verdrag van toepassing is, kan die aangestelde of lasthebber, indien hij bewijst dat hij in de uitoefening van zijn functie heeft gehandeld, de verweren en aansprakelijkheidsgrenzen aanvoeren waarop de vervoerder of de feitelijke vervoerder zich krachtens dit verdrag kunnen beroepen.

Art. 12. Samenloop van schuldvorderingen

1. Als de in de artikelen 7 en 8 vastgestelde aansprakelijkheidsgrenzen in werking treden, worden ze toegepast op de totale som van de schadevergoeding welke kan worden verkregen in het kader van alle aansprakelijkheidsvorderingen die worden ingesteld bij overlijden of persoonlijk letsel van een passagier of bij verlies of beschadiging van zijn bagage.

2. Bij vervoer door een feitelijke vervoerder kan de totale som van de schadevergoeding die kan worden verkregen van de vervoerder, en van de feitelijke vervoerder, alsook van hun aangestelden en lasthebbers die handelen in de uitoefening van hun taak, niet hoger zijn dan de hoogste vergoeding die de vervoerder of de feitelijke vervoerder krachtens dit verdrag kan worden opgelegd, waarbij geen van de vermelde personen aansprakelijk kan worden gesteld voor een bedrag dat de grens die voor hem van toepassing is, overschrijdt.

3. In elk geval waarin een aangestelde of een lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder krachtens artikel 11 van dit verdrag zich kan beroepen op de in de artikelen 7 en 8 bedoelde aansprakelijkheidsgrenzen, kan de totale som van de schadevergoeding welke kan worden verkregen van de vervoerder of, in voorkomende gevallen, van de feitelijke vervoerder en van de aangestelde of lasthebber, die grenzen niet overschrijden.

Art. 13. Verval van het recht op beperking van aansprakelijkheid

1. Het voordeel van de in de artikelen 7, 8 en 10, lid 1, bepaalde aansprakelijkheidsgrenzen vervalt voor de vervoerder indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of een verzuim door de vervoerder, hetzij met de bedoeling die schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat dergelijke schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.

2. De aangestelde of de lasthebber van de vervoerder of van de feitelijke vervoerder kan zich niet beroepen op deze aansprakelijkheidsgrenzen indien bewezen is dat de schade voortvloeit uit een handeling of verzuim door die aangestelde of lasthebber, hetzij met de bedoeling dergelijke schade te veroorzaken, hetzij uit roekeloosheid en wetend dat dergelijke schade waarschijnlijk daaruit zou voortvloeien.

## Art. 14. Fondement des actions

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

## Art. 15. Notification de la perte ou des dommages survenus aux bagages

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

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

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

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

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

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

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

## Art. 16. Délai de prescription pour les actions en responsabilité

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

2. Le délai de prescription court :

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

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

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

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

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

## Art. 14. Grond van de vorderingen

Bij overlijden of persoonlijk letsel van de passagier of bij verlies of beschadiging van bagage kan tegen de vervoerder of de feitelijke vervoerder geen andere vordering tot schadevergoeding worden ingesteld dan op grond van dit Verdrag.

## Art. 15. Kennisgeving van verlies of beschadiging van bagage

1. De passagier moet een schriftelijke kennisgeving richten aan de vervoerder of diens lasthebber :

*a)* in geval van zichtbare beschadiging van bagage :

*i)* voor hutbagage, vóór of op het tijdstip van de ontschepping van de passagier;

*ii)* voor andere bagage, vóór of op het tijdstip van het afleveren;

*b)* bij verborgen schade aan de bagage of verlies daarvan, binnen 15 dagen na de datum van de ontschepping, de datum van de aflevering of de datum waarop die aflevering had moeten plaatsvinden.

2. Indien de passagier de bepalingen van dit artikel niet naleeft, wordt hij — tenzij het tegendeel wordt bewezen — verondersteld zijn bagage in goede staat te hebben ontvangen.

3. Schriftelijke kennisgeving is overbodig indien de staat van de bagage bij het in ontvangst nemen ervan op tegenspraak werd vastgesteld of onderzocht.

## Art. 16. Verjaringstermijn voor de vordering tot schadevergoeding

1. Elke vordering tot schadevergoeding die voortvloeit uit het overlijden of een persoonlijk letsel van de passagier, of uit verlies of beschadiging van de bagage, verjaart na een termijn van twee jaar.

2. De verjaringstermijn begint te lopen :

*a)* bij persoonlijk letsel, vanaf de datum van ontschepping van de passagier;

*b)* bij overlijden tijdens het vervoer, vanaf de datum waarop de passagier had moeten ontschepen en, in geval van een tijdens het vervoer opgelopen letsel dat de dood van de passagier na zijn ontschepping tot gevolg heeft, vanaf de datum van het overlijden; de verjaringstermijn mag evenwel niet langer zijn dan 3 jaar te rekenen vanaf de datum van ontschepping;

*c)* bij verlies of beschadiging van bagage, vanaf de ontscheppingsdatum of de datum waarop deze had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen.

3. De wet van het land van de rechtbank waarbij de zaak aanhangig is gemaakt, bepaalt de redenen voor schorsing en stuiting van de verjaring, maar een vordering uit hoofde van dit Verdrag kan in geen geval worden ingesteld na verloop van een van de volgende termijnen :

*a)* een termijn van vijf jaar te rekenen vanaf de datum van de ontschepping van de passagier of de datum waarop die had moeten plaatsvinden, waarbij de laatste van die twee data in aanmerking wordt genomen; dan wel, indien eerder

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

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

#### Art. 17. Jurisdiction compétente.

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

a) le tribunal de l'État de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;

b) le tribunal de l'État du lieu de départ ou du lieu de destination stipulé dans le contrat de transport;

c) le tribunal de l'État du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet État et est soumis à la juridiction de celui-ci; ou

d) le tribunal de l'État du lieu de conclusion du contrat de transport si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet État.

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

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.»

#### Art. 17*bis*. Reconnaissance et exécution des jugements

1. Tout jugement rendu par un tribunal compétent conformément à l'article 17, qui est exécutoire dans l'État d'origine où il ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire est reconnu dans tout État Partie, sauf :

a) si le jugement a été obtenu frauduleusement; ou

b) si le défendeur n'a pas été averti dans des délais raisonnables et mis en mesure de présenter sa défense.

2. Tout jugement qui est reconnu en vertu du paragraphe 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> et 2.

b) een termijn van drie jaar te rekenen vanaf de datum waarop de eiser op de hoogte was van het door het voorval veroorzaakte letsel, verlies of schade of hiervan redelijkerwijze op de hoogte had moeten zijn.»

4. Ongeacht de bepalingen van de leden 1, 2 en 3 van dit artikel kan de verjaringstermijn worden verlengd op grond van een verklaring van de vervoerder of een overeenkomst die tussen de partijen wordt gesloten nadat de grond voor een aanspraak is ontstaan. Deze verklaring of overeenkomst wordt schriftelijk opgesteld.

#### Art. 17. Bevoegde rechtsmacht.

1. Een vordering ingesteld overeenkomstig de artikelen 3 en 4 van dit Verdrag wordt naar keuze van de eiser aanhangig gemaakt bij een van de hieronder opgesomde rechtbanken, op voorwaarde dat deze gelegen is in een Staat die Partij is, en voor zover het nationaal recht van elke Staat die Partij is in regels voorziet voor de vaststelling van een geschikte rechtbank binnen die Staten waar een keuze uit meerdere mogelijk is :

a) de rechtbank van de staat waar de verweerder zijn gewone verblijfplaats of hoofdzetel heeft, of

b) de rechtbank van de Staat van vertrek of van bestemming, bepaald in de vervoersovereenkomst;

c) de rechtbank van de Staat van de woonplaats of van de gewone verblijfplaats van de eiser indien de verweerder aldaar een bedrijfszetel heeft en aan de rechtsmacht van die Staat is onderworpen;

d) de rechtbank van de Staat waar de vervoersovereenkomst is gesloten, indien de verweerder aldaar een bedrijfszetel heeft en aan de rechtsmacht van die staat is onderworpen.

2. Een vordering ingesteld overeenkomstig artikel 4*bis* van dit Verdrag wordt aanhangig gemaakt bij een van de rechtbanken waar vorderingen kunnen worden ingesteld tegen de vervoerder of feitelijke vervoerder, zulks overeenkomstig lid 1.

3. Na het voorval dat de schade heeft veroorzaakt, kunnen de partijen overeenkomen aan welke rechtsmacht of aan welk scheidsrecht het geschil moet worden onderworpen.

#### Art. 17*bis*. Erkenning en tenuitvoerlegging

1. Beslissingen van een uit hoofde van artikel 17 bevoegde rechter die voor tenuitvoerlegging vatbaar zijn in de Staat waarin zij zijn gegeven en waartegen geen gewoon rechtsmiddel meer openstaat, worden erkend in elke andere Staat die Partij is, tenzij :

a) de beslissing is verkregen door bedrog; of

b) de verweerder niet binnen een redelijke termijn is verwittigd en niet behoorlijk in de gelegenheid is gesteld zijn zaak uiteen te zetten.

2. Een beslissing die ingevolge het eerste lid is erkend, is vatbaar voor tenuitvoerlegging in iedere Staat die Partij is, zodra de in die Staat vereiste formaliteiten zijn vervuld. Deze formaliteiten mogen niet leiden tot een hernieuwd onderzoek van de zaak.

3. Een Staat die Partij is bij dit protocol mag andere regels voor de erkenning en tenuitvoerlegging van beslissingen hanteren, mits deze tot effect hebben te verzekeren dat de beslissingen ten minste in dezelfde mate worden erkend en ten uitvoer gelegd als het geval is wanneer het bepaalde in de leden 1 en 2 wordt toegepast.

## Art. 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<sup>er</sup> 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.

## Art. 19. Autres conventions sur la limitation de la responsabilité

La présente Convention ne modifie en rien les droits et obligations du transporteur, du transporteur substitué et de leurs préposés ou mandataires tels qu'ils résultent des conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

## Art. 20. Dommage nucléaire

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

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

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

## Art. 21. Transports commerciaux effectués par des personnes morales

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

## Art. 22. Déclaration de non-application

1. Lors de l'adhésion à la présente Convention, de sa signature, de sa ratification, de son acceptation ou de son approbation, toute Partie peut déclarer par écrit qu'elle n'appliquera pas les dispositions de la présente Convention, lorsque le passager et le transporteur sont des ressortissants de cette Partie.

## Art. 18. Ongeldigheid van contractuele bepalingen

Elk contractueel beding dat is overeengekomen vóór het voorval dat het overlijden of persoonlijk letsel van de passagier, dan wel verlies of beschadiging van zijn bagage heeft veroorzaakt en dat de vervoerder van zijn aansprakelijkheid uit hoofde van dit Verdrag ten opzichte van de passagier ontheft of voorziet in een lagere aansprakelijkheidsgrens dan in dit Verdrag is bepaald, tenzij als bepaald in artikel 8, lid 4, of de bewijslast die op de vervoerder of feitelijke vervoerder rust, omkeert, dan wel tot gevolg heeft dat de in artikel 17, lid 1 of 2, omschreven keuze wordt beperkt, is nietig, waarbij de nietigheid van dit beding niet leidt tot de nietigheid van de vervoersovereenkomst, die onderworpen blijft aan de bepalingen van dit Verdrag.

## Art. 19. Andere verdragen betreffende de beperking van aansprakelijkheid

Dit Verdrag laat onverlet de rechten en verbintenissen van de vervoerder, de feitelijke vervoerder en hun aangestelden of lasthebbers, zoals die zijn omschreven in de internationale Verdragen betreffende de beperking van aansprakelijkheid van scheepseigenaars.

## Art. 20. Nucleaire schade

Niemand kan volgens dit Verdrag aansprakelijk worden gesteld voor schade voortvloeiend uit een nucleair ongeval :

a) indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade, hetzij krachtens het Verdrag van Parijs van 29 juli 1960 inzake burgerlijke aansprakelijkheid op het gebied van atoomenergie, als gewijzigd door het aanvullend Protocol van 28 januari 1964 daarbij, hetzij krachtens het Verdrag van Wenen van 21 mei 1963 inzake wettelijke aansprakelijkheid voor kernschade, dan wel krachtens enige van kracht zijnde wijziging hiervan of enig van kracht zijnd protocol hierbij, of

b) indien de exploitant van een nucleaire installatie aansprakelijk is voor dergelijke schade krachtens een nationale wetgeving betreffende de aansprakelijkheid voor dergelijke schade, op voorwaarde dat die wetgeving ten opzichte van de personen die dergelijke schade kunnen ondergaan, in elk opzicht even gunstig is als de Verdragen van Parijs of Wenen, dan wel krachtens enige van kracht zijnde wijziging hiervan of enig van kracht zijnd protocol hierbij.

## Art. 21. Commercieel vervoer door publiekrechtelijke rechtspersonen

Dit Verdrag is van toepassing op het commercieel vervoer dat door Staten of andere publiekrechtelijke rechtspersonen wordt verricht krachtens een vervoersovereenkomst als bepaald in artikel 1.

## Art. 22. Verklaring van niet-toepassing

1. Bij de toetreding tot of de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring van dit Verdrag kan elke Partij schriftelijk verklaren dat zij de bepalingen van dit Verdrag niet zal toepassen wanneer de passagier en de vervoerder onderdanen zijn van die Partij.



2. Toute déclaration faite en vertu du paragraphe 1<sup>er</sup> du présent article peut être retirée à tout moment au moyen d'une notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation.

Art. 22bis. 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**

(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)

ARTICLE 17. Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature, au Siège de l'Organisation, du 1<sup>er</sup> 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.

2. Elke verklaring gedaan krachtens lid 1 van dit artikel kan te allen tijde worden ingetrokken door een schriftelijke kennisgeving aan de Secretaris-generaal van de Organisatie.

Art. 22bis. Slotbepalingen van het Verdrag

De slotbepalingen van dit Verdrag zijn de artikelen 17 tot en met 25 van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 1974. Verwijzingen in dit Verdrag naar Staten die Partij zijn, zijn te beschouwen als verwijzingen naar Staten die Partij zijn bij dat protocol.

**SLOTBEPALINGEN**

(Artikels 17 tot 25 van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee)

ARTIKEL 17. Ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring en toetreding

1. Dit Protocol Staat open voor ondertekening op het hoofdkantoor van de Organisatie vanaf 1 mei 2003 tot en met 30 april 2004 en staat nadien open voor toetreding.

2. De Staten mogen hun instemming om door dit Protocol gebonden te worden tot uitdrukking brengen door :

a) ondertekening zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

b) ondertekening onder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

c) toetreding.

3. Bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door neerlegging van een hiertoe strekkende akte bij de Secretaris-generaal.

4. Akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding die zijn neergelegd nadat een wijziging van dit Protocol in werking is getreden ten aanzien van alle Staten die Partij zijn, of nadat alle maatregelen vereist voor de inwerkingtreding van de wijziging ten aanzien van die Staten voltooid zijn, worden geacht van toepassing te zijn op dit Protocol, zoals gewijzigd door bedoelde wijziging.

5. Een Staat geeft geen uitdrukking aan zijn instemming om door dit Protocol te worden gebonden, indien hij hierbij partij is, tenzij hij de volgende instrumenten opzegt :

a) het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Athene op 13 december 1974;

b) het Protocol bij het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 19 november 1976; en

c) het Protocol van 1990 tot wijziging van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 29 maart 1990;

vanaf het tijdstip waarop dit Protocol voor die Staat in werking treedt in overeenstemming met artikel 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

## ARTIKEL 18. Staten met meer dan één rechtsstelsel

1. Indien een Staat twee of meer territoriale eenheden heeft waarin verschillende rechtsstelsels van toepassing zijn op vraagstukken die bij dit Protocol worden geregeld, kan hij op het tijdstip van de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding verklaren dat dit Protocol van toepassing is op al zijn territoriale eenheden, of slechts op een of meer daarvan, en kan hij te allen tijde deze verklaring wijzigen door het indienen van een andere.

2. Een dergelijke verklaring wordt ter kennis gebracht van de Secretaris-generaal en vermeldt uitdrukkelijk de territoriale eenheden waarop dit Protocol van toepassing is.

3. Met betrekking tot een Staat die Partij is die een dergelijke verklaring aflegt, geldt het volgende :

a) verwijzingen naar de Staat van registratie van een schip en, in het geval van een certificaat van verplichte verzekering, naar de Staat van afgifte of waarmerking, worden uitgelegd als verwijzingen naar de territoriale eenheid waarin het schip is geregistreerd, respectievelijk waarin het certificaat wordt afgegeven of gewaarmerkt;

b) verwijzingen naar de vereisten van het nationaal recht, de nationale aansprakelijkheidsgrens en de nationale munteenheid worden uitgelegd als verwijzingen naar respectievelijk de vereisten van het recht, de aansprakelijkheidsgrens en de munteenheid van de territoriale eenheid in kwestie; en

c) verwijzingen naar rechtbanken, en naar in de Staten die Partij zijn te erkennen beslissingen, worden uitgelegd als verwijzingen naar respectievelijk rechtbanken van en beslissingen die moeten worden erkend in de territoriale eenheid in kwestie.

## ARTIKEL 19. Organisaties voor regionale economische integratie

1. Een organisatie voor regionale economische integratie, die is samengesteld uit soevereine Staten die bevoegdheid inzake bepaalde bij dit Protocol geregelde zaken aan deze organisatie hebben overgedragen, mag dit Protocol ondertekenen, bekrachtigen, aanvaarden, goedkeuren, of ertoe toetreden. Een organisatie voor regionale economische integratie die Partij bij dit Protocol is heeft de rechten en verplichtingen van een Staat die Partij is, voor zover deze organisatie bevoegd is voor de onder dit Protocol vallen vraagstukken.

2. Waar een organisatie voor regionale economische integratie haar stemrecht uitoefent in aangelegenheden waarvoor zij bevoegd is, krijgt zij een aantal stemmen dat gelijk is aan het aantal van haar Lidstaten die Partij zijn bij dit Protocol en die bevoegdheid inzake het vraagstuk in kwestie aan haar hebben overgedragen. Een organisatie voor regionale economische integratie oefent haar stemrecht niet uit indien haar Lidstaten het hunne uitoefenen, en omgekeerd.

3. Waar het aantal Staten die Partij zijn relevant is in dit Protocol, met inbegrip van maar niet beperkt tot de artikelen 20 en 23 van dit Protocol, telt de Organisatie voor regionale economische integratie niet als een Staat die Partij is in aanvulling op haar Lidstaten die Partij zijn.

4. Op het tijdstip van de ondertekening, bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding legt de organisatie voor regionale economische integratie een verklaring af aan de Secretaris-generaal ter aanduiding van de bij dit Protocol geregelde zaken met betrekking waartoe bevoegdheid is overgedragen aan die organisatie door haar Lidstaten die ondertekenaars van of Partijen bij dit Protocol zijn en van enige andere relevante

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 dix 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup>.

#### 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<sup>er</sup> de l'article 3, au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 4bis, au paragraphe 1<sup>er</sup> 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

restricties ten aanzien van de draagwijdte van die bevoegdheid. De organisatie voor regionale economische integratie stelt de Secretaris-generaal onverwijld in kennis van enigerlei veranderingen in de verdeling van de bevoegdheid, met inbegrip van nieuwe overdrachten van bevoegdheid, als aangeduid in de in dit lid bedoelde verklaring. Dergelijke verklaringen worden, krachtens artikel 24 van dit Protocol, door de Secretaris-generaal aan de betrokkenen ter beschikking gesteld.

5. Staten die Partij zijn en die lidstaten zijn van een organisatie voor regionale economische integratie welke zelf Partij bij dit Protocol is, worden geacht bevoegd te zijn voor alle bij dit Protocol geregelde zaken met betrekking waartoe overdrachten van bevoegdheid aan de organisatie niet, overeenkomstig lid 4, in een verklaring zijn aangeduid of zijn medegedeeld.

#### ARTIKEL 20. Inwerkingtreding

1. Dit Protocol treedt in werking twaalf maanden na de datum waarop tien Staten het zonder voorbehoud van bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring hebben ondertekend of akten van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben neergelegd bij de Secretaris-generaal.

2. Ten aanzien van elke Staat die dit Protocol bekrachtigt, aanvaardt, goedkeurt of ertoe toetreedt nadat aan de in het eerste lid gestelde eisen voor inwerkingtreding is voldaan, treedt dit Protocol in werking drie maanden na de datum van neerlegging door die Staat van de daartoe strekkende akte, maar niet voordat dit Protocol overeenkomstig lid 1 in werking is getreden.

#### ARTIKEL 21. Opzegging

1. Een Staat die Partij bij dit Protocol is kan dit Protocol, na de datum waarop het voor die Staat in werking is getreden, te allen tijde opzeggen.

2. Opzegging geschiedt door neerlegging van een hiertoe strekkende akte bij de Secretaris-generaal.

3. Een opzegging wordt van kracht twaalf maanden na de neerlegging van de akte van opzegging bij de Secretaris-generaal of na een langere termijn wanneer zulks in die akte is bepaald.

4. Opzegging door een Staat die Partij bij dit Protocol is, van het Verdrag overeenkomstig artikel 25 van dit Verdrag, wordt onder geen beding uitgelegd als een opzegging van het Verdrag als herzien bij dit Protocol.

#### ARTIKEL 22. Herziening en wijziging

1. Een conferentie tot herziening of wijziging van dit protocol kan door de Organisatie worden bijeengeroepen.

2. De Organisatie roept een conferentie van de partijen bij dit Protocol bijeen ter herziening of wijziging ervan, op verzoek van ten minste een derde van de partijen.

#### ARTIKEL 23. Wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen

1. Onverminderd het bepaalde in artikel 22 is de bijzondere procedure van dit artikel enkel van toepassing voor wijzigingen van de aansprakelijkheidsgrenzen die zijn vastgesteld in artikel 3, lid 1, artikel 4bis, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 van het Verdrag als herzien bij dit Protocol.

2. Op verzoek van ten minste de helft, maar in geen geval minder dan zes van de Staten die Partij zijn bij dit Protocol, wordt

proposition visant à modifier les limites, y compris les franchises, prévues au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 3, au paragraphe 1<sup>er</sup> de l'article 4*bis*, au paragraphe 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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

elk voorstel tot wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen, met inbegrip van de aftrekbare bedragen, als gespecificeerd in artikel 3, lid 1, artikel 4*bis*, lid 1, artikel 7, lid 1, en artikel 8 van het Verdrag als herzien bij dit Protocol, door de Secretaris-generaal aan alle leden van de Organisatie en alle Staten die Partij zijn toegezonden.

3. Elke voorgestelde wijziging die is toegezonden als hierboven bedoeld, wordt ter overweging voorgelegd aan de Juridische Commissie van de Organisatie (hierna de « Juridische Commissie » te noemen) opdat deze commissie de wijziging ten minste zes maanden na de datum van toezending bestudeert.

4. Alle Staten die Partij zijn bij het Verdrag als herzien bij dit Protocol hebben, ongeacht of zij al dan niet Lid van de Organisatie zijn, het recht deel te nemen aan de werkzaamheden van de Juridische Commissie in verband met de overweging en goedkeuring van wijzigingen.

5. Wijzigingen worden goedgekeurd bij een meerderheid van tweederde van de in de Juridische Commissie in de in lid 4 bedoelde samenstelling aanwezige stemhebbende Staten die Partij zijn bij het Verdrag als herzien bij dit Protocol, op voorwaarde dat ten minste de helft van de Staten die Partij zijn bij het Verdrag als herzien bij dit Protocol, ten tijde van de stemming aanwezig is.

6. Wanneer de Juridische Commissie een voorstel tot wijziging van de grenzen bespreekt, houdt zij rekening met de ervaring die bij incidenten werd opgedaan en in het bijzonder het bedrag van de daaruit voortvloeiende schade en met wijzigingen in geldwaarden en de gevolgen van de voorgestelde wijziging voor de verzekeringskosten.

7. a) Geen wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen overeenkomstig dit artikel mag in overweging worden genomen minder dan vijf jaar vanaf de datum waarop dit Protocol voor ondertekening is opengesteld, noch minder dan vijf jaar vanaf de datum waarop een eerdere wijziging overeenkomstig dit artikel van kracht is geworden.

b) Geen aansprakelijkheidsgrens mag worden opgetrokken tot boven een bedrag dat overeenkomt met de grens die is neergelegd in het Verdrag als herzien bij dit Protocol, verhoogd met zes procent per jaar, berekend op samengestelde basis vanaf de datum waarop dit Protocol voor ondertekening werd opengesteld.

c) Geen aansprakelijkheidsgrens mag worden opgetrokken tot boven een bedrag dat overeenkomt met de grens die is neergelegd in het Verdrag als herzien bij dit Protocol, vermenigvuldigd met drie.

8. Elke in overeenstemming met lid 5 goedgekeurde wijziging wordt door de Organisatie medegedeeld aan alle Staten die Partij zijn. De wijziging wordt geacht te zijn aanvaard na verstrijken van een periode van achttien maanden na de datum van mededeling, tenzij gedurende die periode niet minder dan een vierde van de Staten die Partij waren ten tijde van de goedkeuring van de wijziging de Secretaris-generaal hebben laten weten dat zij de wijziging niet aanvaardden, in welk geval de wijziging wordt verworpen en zonder gevolg blijft.

9. Een wijziging die geacht wordt te zijn aanvaard overeenkomstig lid 8, treedt in werking achttien maanden na aanvaarding daarvan.

10. Alle Staten die Partij zijn worden door de wijziging gebonden, tenzij zij dit Protocol overeenkomstig artikel 21, leden 1 en 2, ten minste zes maanden voordat de wijziging van kracht wordt, opzeggen. Deze opzegging wordt effectief wanneer de wijziging van kracht wordt.

11. Wanneer een wijziging is goedgekeurd, maar de periode van achttien maanden voor de aanvaarding ervan nog niet is verstreken, is een Staat welke gedurende die periode Partij wordt,

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<sup>er</sup> 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.

\*  
\* \*

gebonden door de wijziging indien deze van kracht wordt. Een Staat die na die periode Partij wordt, is gebonden door een wijziging die is aanvaard overeenkomstig lid 8. In de in dit lid bedoelde gevallen wordt een Staat door een wijziging gebonden wanneer deze wijziging van kracht wordt, of wanneer dit Protocol voor die Staat van kracht wordt, indien dit later gebeurt.

#### ARTIKEL 24. Depositaris

1. Dit Protocol en eventuele wijzigingen, goedgekeurd krachtens artikel 23, worden neergelegd bij de secretaris-generaal.

2. De Secretaris-generaal :

a) stelt alle Staten die dit Protocol hebben ondertekend of daartoe zijn toetreden, in kennis van :

i) elke nieuwe ondertekening of nederlegging van een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding en de datum daarvan;

ii) elke verklaring en mededeling overeenkomstig artikel 9, leden 2 en 3, artikel 18, lid 1, en artikel 19, lid 4, van het Verdrag als herzien bij dit Protocol;

iii) de datum van inwerkingtreding van dit Protocol;

iv) enig voorstel tot wijziging van de aansprakelijkheidsgrenzen in overeenstemming met artikel 23, lid 2, van dit Protocol;

v) elke in overeenstemming met artikel 23, lid 5, goedgekeurde wijziging van dit Protocol;

vi) enige wijziging welke geacht wordt te zijn aanvaard ingevolge artikel 23, lid 8, van dit Protocol, tezamen met de datum waarop die wijziging van kracht wordt, zulks in overeenstemming met de leden 9 en 10 van dat artikel;

vii) de neerlegging van elke akte van opzegging van dit Protocol, alsmede de datum van neerlegging en de datum waarop die van kracht wordt;

viii) enige mededeling welke op grond van enig artikel van dit protocol vereist zou zijn;

b) doet voor eensluidend gewaarmerkte afschriften van dit Protocol toekomen aan alle staten die dit Protocol hebben ondertekend en aan alle staten die ertoe zijn toetreden.

3. Zodra dit Protocol in werking is getreden, wordt de tekst ervan door de Secretaris-generaal toegezonden aan het Secretariaat van de Organisatie der Verenigde Naties ter registratie en publicatie, overeenkomstig artikel 102 van het Handvest der Verenigde Naties.

#### ARTIKEL 25. Talen

Dit Protocol is opgesteld in één enkel oorspronkelijk exemplaar in de Arabische, de Chinese, de Engelse, de Franse, de Russische en de Spaanse taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

GEDAAN TE LONDEN, de eerste november tweeduizend en twee.

\*  
\* \*

## 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)

A ... 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.

## BIJLAGE

CERTIFICAAT VAN VERZEKERING OF ANDERE FINAN-  
CIËLE ZEKERHEID MET BETREKKING TOT DE AAN-  
SPRAKELIJKHEID BIJ OVERLIJDEN OF PERSOONLIJK  
LETSEL VAN EEN PASSAGIER

Afgegeven overeenkomstig artikel 4bis van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 2002

Naam van het schip	Identificatienummer of -letters	IMO-scheepsidentificatienummer	Haven van registratie	Naam en volledig adres van het hoofdkantoor van de vervoerder die het vervoer feitelijk verricht
--------------------	---------------------------------	--------------------------------	-----------------------	--

Hierbij wordt verklaard dat er met betrekking tot bovenvermeld schip een verzekering of andere financiële zekerheid van kracht is die voldoet aan het bepaalde in artikel 4bis van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, 2002.

Aard van de zekerheid

Duur van de zekerheid

Naam en adres van de verzekeraar(s) en/of borg(en)

Naam

Adres

Dit certificaat is geldig tot

Afgegeven of gewaarmerkt door de regering van

(volledige naam van de Staat)

OF

Onderstaande tekst moet worden gebruikt wanneer een Staat die Partij is een beroep doet op artikel 4bis, lid 3 :

Dit certificaat wordt afgegeven op gezag van de regering van ... (volledige naam van de Staat) door ... (naam van de instelling of organisatie)

te ... op  
(plaats) (datum)

(Handtekening en titel van de ambtenaar die het certificaat afgeeft of waarmerkt)

Toelichting :

1. Desgewenst mag bij de naam van de Staat ook de bevoegde overheidsinstantie worden vermeld van het land waar het certificaat wordt afgegeven.

2. Indien het totaalbedrag van de zekerheid uit meer dan één bron afkomstig is, dienen de onderscheiden bedragen te worden opgegeven.

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.

3. Indien de zekerheid in verscheidene vormen wordt gesteld, moeten deze worden opgesomd.

4. Onder «Duur van de zekerheid» moet worden aangegeven op welke datum deze zekerheid van kracht wordt.

5. Onder «Naam en adres van de verzekeraar(s) en/of borg(en)» moet het hoofdkantoor van de verzekeraar(s) en/of de borg(en) worden vermeld. Waar nodig, adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de zekerheid is gesteld, vermelden.

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

(extrait de «Lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes» adoptées par le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale, le 19 octobre 2006.

### Directives

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— capture, confiscation, saisie, contrainte ou détention et leurs conséquences, ou tentative de capture, confiscation, saisie, contrainte ou détention;

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

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

— confiscation et expropriation;

(VERTALING)

## RICHTSNOEREN VAN DE IMO VOOR DE UITVOERING VAN HET VERDRAG VAN ATHENE

(uittreksel uit «Voorbehoud en richtsnoeren van de IMO voor de uitvoering van het Verdrag van Athene», aangenomen door de Juridische Commissie van de Internationale Maritieme Organisatie op 19 oktober 2006.

### Richtsnoeren

2. In de huidige staat van de verzekeringsmarkt zouden de staten die partij bij het Verdrag zijn, verzekeringscertificaten af moeten geven op basis van de verbintenis van een verzekeraar die oorlogsmolestrisico's dekt en die van een andere verzekeraar die andere dan oorlogsmolestrisico's dekt. Iedere verzekeraar is enkel voor zijn deel aansprakelijk. De volgende regels dienen daarbij te gelden (de clausules waarnaar wordt verwezen staan in Aanhangsel A):

2.1. De volgende clausules kunnen van toepassing zijn op zowel oorlogsmolestverzekeringen als op andere dan oorlogsmolestverzekeringen :

2.1.1. ILU-clausule (standaardclausule van het Institute of London underwriters) met betrekking tot de uitsluiting van radioactieve besmetting en van chemische, biologische, biochemische en elektromagnetische wapens (standaardclausule nr. 370);

2.1.2. ILU-clausule inzake de uitsluiting van cyberaanvallen (standaardclausule nr. 380);

2.1.3. De vrijstellingen en grenzen van een verstrekker van een verplichte financiële zekerheid uit hoofde van dit verdrag, als gewijzigd bij deze richtsnoeren, met name de grens van 250 000 rekeneenheden per passagier per afzonderlijk geval;

2.1.4. Het voorbehoud dat de verzekering alleen risico's dekt die onder dit verdrag, als gewijzigd bij deze richtsnoeren, vallen, en

2.1.5. De bepaling dat uit hoofde van dit verdrag betaalde bedragen moeten worden aangewend om de resterende aansprakelijkheid van de vervoerder en/of zijn verzekeraar uit hoofde van artikel 4bis van het verdrag te verminderen, ook als deze bedragen niet zijn betaald of gevorderd door de respectieve verzekeraars van oorlogsmolestrisico's en andere dan oorlogsmolestrisico's.

2.2. De oorlogsmolestverzekering dekt eventuele aansprakelijkheid voor het verlies ten gevolge van het overlijden of het persoonlijke letsel van een passagier ten gevolge van :

— oorlog, burgeroorlog, revolutie, rebellie, oproer of burgerlijke onlusten die daaruit voortkomen, dan wel iedere vijandige handeling door of tegen een oorlogvoerende partij;

— neming, inbeslagneming, aanhouding, ophouding of vasthouding, en de gevolgen daarvan of van enige poging daartoe;

— achtergebleven mijnen, torpedo's, bommen of andere achtergebleven oorlogswapens;

— handelingen van terroristen of personen die kwaadwillig of met politieke bedoelingen optreden en maatregelen om die risico's te voorkomen of zich ertegen te verweren;

— confiscatie en onteigening,



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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### APPENDICE A

Clauses d'assurance mentionnées aux paragraphes 2.1.1, 2.1.2 ET 2.2.1 des Directives

Clause de l'Institut excluant la contamination radioactive et les armes chimiques, biologiques, biochimiques et électromagnétiques (Cl. 370, 10/11/2003)

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

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

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

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

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

1.4. les propriétés radioactives, toxiques, explosives ou le caractère potentiellement dangereux ou contaminant d'une matière radioactive quelle qu'elle soit. L'exclusion mentionnée dans la présente clause ne s'étend pas aux isotopes radioactifs autres que le

en kan worden onderworpen aan de volgende vrijstellingen, beperkingen en vereisten :

2.2.1. Clausule inzake automatische beëindiging molestdekking en clausule van uitsluiting van oorlogsrisico's

2.2.2. Indien het totaalbedrag van de vorderingen van de individuele passagiers het bedrag van 340 miljoen rekeneenheden per schip per afzonderlijk geval overschrijdt, mag de vervoerder een beperking van zijn aansprakelijkheid tot 340 miljoen rekeneenheden invoeren, steeds met dien verstande dat :

— dit bedrag over de eisers wordt verdeeld naar verhouding van hun vastgestelde vorderingen;

— de verdeling van dit bedrag over op het ogenblik van de uitbetaling bekende eisers mag geschieden in een of meer delen, en

— de verdeling van dit bedrag mag geschieden door de verzekeraar of door de rechtbank of een andere bevoegde autoriteit waarbij de zaak door de verzekeraar aanhangig is gemaakt in iedere staat die partij bij het verdrag is waarin een rechtszaak is ingesteld met betrekking tot vorderingen die geacht worden onder de verzekering te vallen.

2.2.3. clausule betreffende een opzeggingstermijn van dertig dagen in andere gevallen dan onder 2.2.1

2.3. Andere dan oorlogsmolestverzekeringen dienen alle andere verplicht te verzekeren risico's te dekken dan die in 2.2, ongeacht of zij in aanmerking komen voor de in 2.1 en 2.2 bedoelde vrijstellingen, beperkingen en vereisten.

3. In Aanhangsel B staat een voorbeeld van twee verzekeringsverbindenissen (blauwe kaarten) en een verzekeringscertificaat waarin deze richtsnoeren zijn toegepast.

#### AANHANGSEL A

Clausules bedoeld in de richtsnoeren 2.1.1, 2.1.2 en 2.2.1

ILU-clausule met Betrekking tot de Uitsluiting van Radioactieve Besmetting en van Chemische, Biologische, Biochemische en Elektromagnetische wapens (Cl. 370, 10/11/2003)

Deze bepaling is de voornaamste en doet eventuele hiermee onverenigbare bepalingen in deze verzekeringspolis teniet.

1. Deze verzekeringspolis dekt in geen geval schade, aansprakelijkheid of kosten die rechtstreeks of onrechtstreeks veroorzaakt zijn door, te wijten zijn aan of voortkomen uit

1.1. ioniserende stralen die zijn veroorzaakt door radioactiviteit of radioactieve besmetting door splijtstof of radioactief afval of door de verbranding van splijtstof;

1.2. de radioactieve, toxische, explosieve of andere gevaarlijke of besmettende eigenschappen van een kerninstallatie, -reactor of een ander nucleair geheel of een nucleaire component daarvan;

1.3. een wapen of inrichting die gebruik maakt van atoom- of kernsplijting en/of -fusie of een andere soortgelijke reactie of radioactieve kracht of materiaal;

1.4. de radioactieve, toxische, explosieve of andere gevaarlijke of besmettende eigenschappen van radioactief materiaal. De uitsluiting in dit clausuleonderdeel betreft geen andere radioactieve isotopen dan splijtstof, indien deze isotopen bereid,

combustible nucléaire lorsque ces isotopes sont préparés, transportés, stockés ou utilisés à des fins commerciales, agricoles, médicales, scientifiques ou à d'autres fins pacifiques;

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

Clause de l'Institut excluant les cyber-attaques (Cl. 380, 10/11/03)

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

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

Résiliation automatique de la couverture des risques de guerre et exclusion

#### 1.1. Résiliation automatique de la couverture

Que le préavis d'annulation ait été notifié ou non, la couverture des risques de guerre en vertu de la présente police, etc., EST AUTOMATIQUEMENT RÉSILIÉE :

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

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

#### 1.2. Guerre entre les cinq grandes puissances

La présente police exclut :

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

1.2.2. la réquisition pour possession ou utilisation.

### APPENDICE B

#### I. Exemples d'engagements des assureurs (cartes bleues) visés dans les Directives

Carte bleue délivrée par les assureurs couvrant les risques de guerre

Certificat tenant lieu de preuve d'assurance en application de l'article 4bis de la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

vervoerd, opgeslagen of gebruikt worden voor commerciële, landbouw-, medische, wetenschappelijke of soortgelijke vreedzame doeleinden;

1.5. chemische, biologische, biochemische of elektromagnetische wapens.

ILU-clausule Inzake de Uitsluiting van Cyberaanvallen (Cl. 380, 10/11/03)

1. Onder het uitsluitende voorbehoud van paragraaf 2 van de clausule hieronder, dekt deze verzekeringspolis in geen geval schade, aansprakelijkheid of kosten die rechtstreeks of onrechtstreeks veroorzaakt zijn door, te wijten zijn aan of voortkomen uit het gebruik of de bediening met het oog op het toebrengen van schade, van een computer, computersysteem, computersoftwareprogramma, kwaadwillige code, computervirus of computerproces of een ander elektronisch systeem.

2. Indien de onderhavige clausule wordt onderschreven in polissen die de risico's dekken ten gevolge van oorlog, burgeroorlog, revolutie, rebellie, oproer of burgerlijke onlusten die daaruit voortkomen, of van een vijandige handeling door of tegen een oorlogvoerende partij, of van handelingen van terroristen of personen die met politieke bedoelingen optreden, geldt paragraaf 1 van de clausule niet om verlies uit te sluiten (dat anders zou zijn gedekt) ten gevolge van het gebruik van een computer, computersysteem, computersoftwareprogramma, of een ander elektronisch systeem in het lancerings- of geleidingsstelsel en/of afvuurmechanisme van een wapen of raket.

Automatische Beëindiging Molestdekking en Uitsluiting van Oorlogsrisico's

#### 1.1. Automatische beëindiging van de dekking

Ongeacht het feit of er een opzegging heeft plaatsgevonden, wordt de hieronder bedoelde dekking AUTOMATISCH BEËINDIGD

1.1.1. bij het uitbreken van een oorlog (ongeacht of er al dan niet een oorlogsverklaring is) tussen een van de volgende staten: het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten van Amerika, Frankrijk, de Russische Federatie, de Volksrepubliek China;

1.1.2. met betrekking tot ieder vaartuig waarvoor in deze polis een dekking is gegarandeerd, ingeval dat vaartuig wordt gevorderd voor bezit of gebruik.

#### 1.2. Oorlog tussen de vijf grootmachten

Van deze verzekeringspolis zijn uitgesloten

1.2.1. schade, aansprakelijkheid of kosten die voortkomen uit het uitbreken van een oorlog (ongeacht of er al dan niet een oorlogsverklaring is) tussen een van de volgende staten: het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten van Amerika, Frankrijk, de Russische Federatie, de Volksrepubliek China;

1.2.2. vordering voor bezit of gebruik.

### AANHANGSEL B

#### I. Voorbeelden van verzekeringsverbintenissen (blauwe kaarten) als bedoeld in richtsnoer 3

Door de oorlogsmolestverzekeraar afgegeven blauwe kaart

Certificaat dat geldt als bewijs van verzekering overeenkomstig artikel 4bis van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002.

Nom du navire :

Numéro OMI d'identification du navire :

Port d'immatriculation :

Nom et adresse du propriétaire :

Il est certifié que le navire susmentionné, tant qu'il appartient au propriétaire dont le nom figure ci-dessus, est couvert par une police d'assurance satisfaisant aux prescriptions de l'article 4bis de la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, sous réserve de toutes les exclusions et limitations prévues pour l'assurance obligatoire couvrant les risques de guerre aux termes de la Convention et des Directives d'application adoptées en octobre 2006 par le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale, et en particulier des clauses suivantes : [On pourra insérer ici les passages de la Convention et des Directives et de leurs appendices que l'on souhaitera]

Période de validité de la police

Du :

Au :

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

Date :

Certificat délivré par :

[Adresse]

Signature de l'assureur

En qualité d'agent exclusif de

Carte bleue délivrée par les assureurs ne couvrant pas les risques de guerre

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

Port d'immatriculation :

Nom et adresse du propriétaire :

Il est certifié que le navire susmentionné, tant qu'il appartient au propriétaire dont le nom figure ci-dessus, est couvert par une police d'assurance satisfaisant aux prescriptions de l'article 4bis de la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, sous réserve de toutes les exclusions et limitations prévues pour les assureurs ne couvrant pas les risques de guerre aux termes de la Convention et des Directives d'application adoptées en octobre 2006 par le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale, et en particulier des clauses suivantes : [On pourra insérer ici les passages de la Convention et des Directives et de leurs appendices que l'on souhaitera]

Naam van het schip :

IMO-scheepsidentificatienummer :

Haven van registratie :

Naam en adres van de eigenaar :

Hierbij wordt verklaard dat voor het bovengenoemde schip, zolang het toebehoort aan de bovengenoemde eigenaar, een verzekeringspolis geldig is die beantwoordt aan het vereiste van artikel 4bis van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002, onder voorbehoud van alle uitzonderingen en beperkingen die uit hoofde van dat verdrag zijn toegestaan voor verplichte oorlogsmolestverzekeringen en van de uitvoeringsvoorschriften die door het Juridisch Comité van de Internationale Maritieme Organisatie in oktober 2006 zijn aangenomen, met name de volgende clausules : [Op deze plaats kan de tekst van het verdrag en de richtsnoeren met aanhangsels voor zover gewenst worden ingevoegd]

Verzekeringsgeldigheid

van :

tot :

Het voorgaande geldt met dien verstande dat de verzekeraar dit certificaat steeds kan opzeggen middels een opzeggingstermijn van dertig dagen waarvan hij schriftelijk kennis geeft aan de bovengenoemde Autoriteit, waarna de aansprakelijkheid van de hieronder genoemde verzekeraar verstrijkt op de datum van het verstrijken van de genoemde opzeggingstermijn, maar alleen ten aanzien van incidenten die zich na die datum voordoen.

Datum :

Dit certificaat is afgegeven door :

[Adres]

Handtekening van de verzekeraar

Uitsluitend als lasthebber van

Door de verzekeraar tegen andere risico's dan oorlogsmolest afgegeven blauwe kaart

Certificaat dat geldt als bewijs van verzekering overeenkomstig artikel 4bis van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002.

Naam van het schip :

IMO-scheepsidentificatienummer :

Haven van registratie :

Naam en adres van de eigenaar :

Hierbij wordt verklaard dat voor het bovengenoemde schip, zolang het toebehoort aan de bovengenoemde eigenaar, een verzekeringspolis geldig is die beantwoordt aan het vereiste van artikel 4bis van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002, onder voorbehoud van alle uitzonderingen en beperkingen die uit hoofde van dat verdrag zijn toegestaan voor andere dan oorlogsmolestverzekeringen en van de uitvoeringsvoorschriften die door het Juridisch Comité van de Internationale Maritieme Organisatie in oktober 2006 zijn aangenomen, met name de volgende clausules : [Op deze plaats kan de tekst van het verdrag en de richtsnoeren met aanhangsels voor zover gewenst worden ingevoegd]

Période de validité de la police

Du :

Au :

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

Date :

Certificat délivré par :

[Adresse]

Signature de l'assureur

En qualité d'agent exclusif de

## II. Modèle de certificat d'assurance visé au paragraphe 3 des Directives

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)

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

Risques de guerre inclus :

[adresse]

Verzekeringsgeldigheid

van :

tot :

Het voorgaande geldt met dien verstande dat de verzekeraar dit certificaat steeds kan opzeggen middels een opzeggingstermijn van drie maanden waarvan hij schriftelijk kennis geeft aan de bovengenoemde Autoriteit, waarna de aansprakelijkheid van de hieronder genoemde verzekeraar verstrijkt op de datum van het verstrijken van de genoemde opzeggingstermijn, maar alleen ten aanzien van incidenten die zich na die datum voordoen.

Datum :

Dit certificaat is afgegeven door :

[Adres]

Handtekening van de verzekeraar

Uitsluitend als lasthebber van

## II. Model van een in richtsnoer 3 bedoeld verzekeringscertificaat

CERTIFICAAT VAN VERZEKERING OF ANDERE FINANCIËLE ZEKERHEID MET BETREKKING TOT DE AANSPRAKELIJKHEID BIJ OVERLIJDEN OF PERSOONLIJK LETSEL VAN EEN PASSAGIER

Afgegeven overeenkomstig artikel 4bis van het Verdrag van Athene betreffende het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002.

Naam van het schip

Identificatienummer of -letters

IMO scheepsidentificatienummer

Haven van registratie

Naam en volledig adres van het hoofdkantoor van de vervoerder die het vervoer feitelijk verricht

Hierbij wordt verklaard dat er met betrekking tot bovenvermeld schip een verzekering of andere financiële zekerheid in stand wordt gehouden die voldoet aan het bepaalde in artikel 4bis van het Verdrag van Athene inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee van 2002.

Aard van de zekerheid

Duur van de zekerheid

Naam en adres van de verzekeraar(s) en/of borg(en)

De dekking van de verzekering waarvoor dit certificaat is afgegeven is opgesplitst in een deel oorlogsmolestverzekering en een deel andere verzekering dan tegen oorlogsmolest, overeenkomstig de uitvoeringsrichtsnoeren die door het Juridisch Comité van de Internationale Maritieme Organisatie in oktober 2006 zijn aangenomen. Voor ieder van deze delen van de verzekeringsdekking zijn alle uitzonderingen en beperkingen die uit hoofde van dat verdrag en de uitvoeringsrichtsnoeren zijn toegestaan, geldig. De verzekeraars zijn niet hoofdelijk aansprakelijk. De verzekeraars zijn :

Voor oorlogsmolestrisico's :

[adres]

Risques de guerre exclus :

[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)

À (lieu) le (date).

(Signature et titre de l'agent qui délivre ou vise le certificat)

Notes explicatives :

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

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

3. Lorsque la garantie est fournie sous plusieurs formes, il y a lieu de les énumérer.

4. Dans la rubrique «Durée de la garantie», il convient de préciser la date à laquelle celle-ci prend effet.

5. Dans la rubrique «Adresse de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants)», il convient d'indiquer l'adresse de l'établissement principal de l'assureur (ou des assureurs) et/ou du garant (ou des garants). Si nécessaire, il convient d'indiquer le lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance ou la garantie a été souscrite.

Vu pour être annexé au projet de loi portant assentiment au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, fait à Londres le 1<sup>er</sup> novembre 2002

Par le Roi :

*Le premier ministre*

Y. LETERME

*Le ministre des Affaires étrangères*

S. VANACKERE

*Le ministre de la Justice*

S. DE CLERCK

*Le secrétaire d'État à la Mobilité*

E. SCHOUPPE

Voor andere dan oorlogsmolestrisico's :

[adres]

Dit certificaat is geldig tot

Afgegeven of gewaarmerkt door de regering van

(volledige naam van de Staat)

OF

Onderstaande tekst moet worden gebruikt wanneer een staat die partij is een beroep doet op artikel 4bis, lid 3 :

Dit certificaat wordt afgegeven op gezag van de regering van (volledige naam van de staat) door (naam van de instelling of organisatie)

Te (Plaats) Op (Datum).

(Handtekening en titel van de ambtenaar die het certificaat afgeeft of waarmerkt)

Toelichting :

1. Desgewenst mag bij de naam van de staat ook de bevoegde overheidsinstantie worden vermeld van het land waar het certificaat wordt afgegeven.

2. Indien het totaalbedrag van de zekerheid uit meer dan één bron afkomstig is, dienen de onderscheiden bedragen te worden opgegeven.

3. Indien de zekerheid in verscheidene vormen wordt gesteld, moeten deze worden opgesomd.

4. Onder «Duur van de zekerheid» moet worden aangegeven op welke datum deze zekerheid van kracht wordt.

5. Onder «Naam en adres van de verzekeraar(s) en/of borg (en)» moet het hoofdkantoor van de verzekeraar(s) en/of de borg (en) worden vermeld. Waar nodig, adres van het kantoor waar de verzekering is gesloten of de zekerheid is gesteld, vermelden.

Gezien om gevoegd te worden bij het ontwerp van wet houdende instemming met het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 1 november 2002

Van Koningswege :

*De eerste minister*

Y. LETERME

*De minister van Buitenlandse Zaken*

S. VANACKERE

*De minister van Justitie*

S. DE CLERCK

*De staatssecretaris voor Mobiliteit*

E. SCHOUPPE

**AVANT-PROJET DE LOI  
SOU MIS À L'AVIS  
DU CONSEIL D'ÉTAT**

**Avant-projet de loi portant assentiment au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, fait à Londres le 1<sup>er</sup> novembre 2002.**

Article 1<sup>er</sup>

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

Le Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, fait à Londres le 1<sup>er</sup> novembre 2002, sortira son plein et entier effet.

Art. 3

Les modifications de la Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, dans le sens de l'article 15, paragraphe 3, du Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, qui sont adoptées en application de l'article 23 du Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, sans que la Belgique s'oppose à leur adoption, et qui entrent en vigueur à l'égard de la Belgique en vertu du même article, sortiront leur plein et entier effet.

Art. 4

La Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages est appliquée tenant compte des « lignes directrices de l'OMI pour l'application de la Convention d'Athènes » adoptées par le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale, le 19 octobre 2006 et leurs modifications.

L'alinéa précédent n'est pas d'application durant la période d'application du règlement (CE) N° 392/2009 du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.

\*  
\* \*

**VOORONTWERP VAN WET  
VOOR ADVIES VOORGELEGD  
AAN DE RAAD VAN STATE**

**Voorontwerp van wet houdende instemming met het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 1 november 2002.**

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 1 november 2002, zal volkomen gevolg hebben.

Art. 3

De wijzigingen van het Verdrag van Athene van 2002 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee in de zin van artikel 15, lid 3, van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, die met toepassing van artikel 23 van het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee worden aangenomen, zonder dat België zich tegen de aanneming ervan verzet, en die op basis van hetzelfde artikel ten aanzien van België in werking treden, zullen volkomen gevolg hebben.

Art. 4

Het Verdrag van Athene van 2002 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee wordt toegepast met inachtneming van de « richtsnoeren van de IMO voor de uitvoering van het Verdrag van Athene » die door de Juridische Commissie van de Internationale Maritieme Organisatie zijn aangenomen op 19 oktober 2006 en hun wijzigingen.

Het vorige lid is niet van toepassing gedurende de periode van toepassing van verordening (EG) Nr. 392/2009 van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen.

\*  
\* \*

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT**  
**N° 50.589/4**  
**DU 12 DÉCEMBRE 2011**

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le Vice-Premier ministre et ministre des Affaires étrangères, le 18 novembre 2011, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi « portant assentiment au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, fait à Londres le 1<sup>er</sup> novembre 2002 », a donné l'avis suivant :

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1<sup>o</sup>, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, tel qu'il est remplacé par la loi du 2 avril 2003, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

**Formalités préalables**

Une loi du 30 juillet 2010, entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2011 (1), a inséré dans la loi du 5 mai 1997 « relative à la coordination de la politique fédérale de développement durable » des dispositions relatives à l'évaluation d'incidence des décisions sur le développement durable.

Le législateur a défini l'« évaluation d'incidence » comme étant « l'évaluation d'incidence des décisions sur le développement durable, c'est-à-dire la méthode permettant d'étudier les éventuels effets sociaux, économiques et environnementaux, ainsi que les effets sur les recettes et les dépenses de l'État, à court, à moyen et à long terme, en Belgique et à l'étranger, d'une politique proposée avant que la décision finale ne soit prise » (2).

Le système suivant a été mis en place :

1<sup>o</sup> en principe, tout avant-projet de loi, tout projet d'arrêté royal et tout projet de décision soumis à l'approbation du Conseil des ministres doivent donner lieu à un examen préalable de la nécessité de réaliser une évaluation d'incidence (3); les seuls cas dans lesquels un tel examen préalable ne doit pas avoir lieu sont ceux qui sont appelés à être fixés par un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres (4), qui, à ce jour, en l'état des textes publiés au *Moniteur belge*, n'a pas été pris;

(1) Selon son article 4, la loi du 30 juillet 2010 « entre en vigueur le premier jour du douzième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge* ». Cette publication étant intervenue le 14 octobre 2010, il en résulte que la loi du 30 juillet 2010 est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> octobre 2011.

(2) Article 2, 9<sup>o</sup>, de la loi du 5 mai 1997.

(3) Article 19/1, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, de la loi du 5 mai 1997. L'article 19/1, § 2, de la loi du 5 mai 1997 charge le Roi de fixer, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de cet examen préalable. À ce jour, aucun arrêté ayant un pareil objet n'a été publié au *Moniteur belge*.

(4) Article 19/1, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de la loi du 5 mai 1997.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE**  
**Nr. 50.589/4**  
**VAN 12 DECEMBER 2011**

De RAAD VAN STATE, afdeling Wetgeving, vierde kamer, op 18 november 2011 door de Vice-Eerste minister en minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een voorontwerp van wet « houdende instemming met het Protocol van 2002 bij het Verdrag van Athene van 1974 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee, gedaan te Londen op 1 november 2002 », heeft het volgende advies gegeven :

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1<sup>o</sup>, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, zoals het is vervangen bij de wet van 2 april 2003, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

**Voorafgaande vormvereisten**

Bij een wet van 30 juli 2010, die op 1 oktober 2011 in werking is getreden (1), zijn in de wet van 5 mei 1997 « betreffende de coördinatie van het federale beleid inzake duurzame ontwikkeling » bepalingen betreffende de duurzame ontwikkelingseffectbeoordeling ingevoegd.

De wetgever heeft de « effectbeoordeling » gedefinieerd als « duurzame ontwikkelingseffectbeoordeling, zijnde de methode voor het bestuderen van mogelijke sociale, economische en leefmilieueffecten, alsmede de effecten op de inkomsten en de uitgaven van de Staat, van een voorgesteld beleid op korte, middellange en lange termijn in en buiten België vooraleer de uiteindelijke beslissing wordt genomen » (2).

In dat kader is de volgende regeling ingevoerd :

1<sup>o</sup> in principe moet elk voorontwerp van wet, elk ontwerp van koninklijk besluit en elk voorstel van beslissing dat ter goedkeuring aan de Ministerraad moet worden voorgelegd aanleiding geven tot een voorafgaand onderzoek met betrekking tot de noodzaak om een effectbeoordeling uit te voeren (3); de enige gevallen waarin zo een voorafgaand onderzoek niet hoeft plaats te vinden, zijn die welke moeten worden bepaald bij een koninklijk besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad (4), welk besluit bij de huidige stand van de teksten die in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt zijn, nog niet uitgevaardigd is;

(1) Volgens artikel 4 van de wet van 30 juli 2010 « treedt (deze wet) in werking op de eerste dag van de twaalfde maand na die waarin ze is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* ». Doordat de wet van 30 juli 2010 is bekendgemaakt op 14 oktober 2010, volgt daaruit dat deze wet in werking is getreden op 1 oktober 2011.

(2) Artikel 2, 9<sup>o</sup>, van de wet van 5 mei 1997.

(3) Artikel 19/1, § 1, eerste lid, van de wet van 5 mei 1997. Bij artikel 19/1, § 2, van de wet van 5 mei 1997 wordt de Koning ermee belast dat voorafgaand onderzoek te regelen bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad. Tot op heden is nog geen besluit met een dergelijk onderwerp in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

(4) Artikel 19/1, § 1, tweede lid, van de wet van 5 mei 1997.

2° lorsqu'il apparaît, au terme de l'examen préalable, qu'une évaluation d'incidence est requise, il doit alors être procédé à cette évaluation (1);

3° le respect de la procédure ainsi prescrite conditionne, selon le cas, le dépôt du projet de loi devant les Chambres législatives, l'adoption du projet d'arrêté royal ou l'approbation du projet de décision par le Conseil des ministres (2).

En l'espèce, aucun des documents transmis au Conseil d'État ne permet d'établir que la procédure décrite ci-avant a été suivie, plus spécialement l'examen préalable de la nécessité de réaliser une évaluation d'incidence. L'auteur de l'avant-projet veillera à l'accomplissement de cette formalité (3).

### Examen de l'avant-projet de loi

1. L'article 4 de l'avant-projet dispose :

« Art. 4. La Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages est appliquée tenant compte des « lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes » adoptées par le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale, le 19 octobre 2006 et leurs modifications.

L'alinéa précédent n'est pas d'application durant la période d'application du règlement (CE) N° 329/2009 du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident ».

Il n'est pas nécessaire d'exprimer, dans le dispositif de l'avant-projet de loi d'assentiment examiné (article 4, alinéa 1<sup>er</sup> de l'avant-projet), la volonté d'appliquer la Convention d'Athènes de 2002 en tenant compte des lignes directrices de l'OMI précitées. En effet, le texte de la réserve figurant au point 8.2 de l'exposé des motifs en est encore au stade des intentions et peut, selon une procédure usuelle considérée comme valable par le Conseil d'État et la doctrine (4), être simplement explicité dans l'exposé des motifs comme c'est le cas en l'espèce.

2. Par ailleurs, comme l'explique l'exposé des motifs, l'application et l'exécution de la Convention précitée feront, en outre, l'objet d'un projet de loi distinct (5). Le fait que ce futur projet de loi doive être conforme au droit européen — lequel ne se limite d'ailleurs pas au seul règlement (CE) n° 392/2009 précité durant sa période d'application —, relève pour sa part de l'évidence et n'a pas besoin d'être rappelé dans le dispositif de l'avant-projet de loi d'assentiment examiné (article 4, alinéa 2 de l'avant-projet).

3. En conséquence, l'article 4 de l'avant-projet peut être omis.

(1) Article 19/2 de la loi du 5 mai 1997. Cette disposition charge le Roi de fixer, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, les modalités de l'évaluation d'incidence. À ce jour, aucun arrêté ayant un pareil objet n'a été publié au *Moniteur belge*.

(2) Article 19/3 de la loi du 5 mai 1997.

(3) Voir l'avis 50.647/1/2/4 donné le 5 décembre 2011 sur un avant-projet de loi « portant des dispositions diverses ».

(4) Voir J. Masquelin, *Le droit des traités dans l'ordre juridique et dans la pratique diplomatique belges*, Bruxelles, Bruylant, 1980, n° 179, pp. 199-202. Voir également l'avis 28.085/1 donné le 11 mars 1999 sur un avant-projet devenu la loi du 24 juin 2000 « portant assentiment à la Charte européenne de l'autonomie locale, faite à Strasbourg le 15 octobre 1985 » (doc. Sénat, 1999-2000, n° 214).

(5) Voir le point 10 de l'exposé des motifs.

2° wanneer uit het voorafgaand onderzoek blijkt dat een effectbeoordeling vereist is, dient de voormelde beoordeling te worden uitgevoerd (1);

3° de naleving van de aldus voorgeschreven procedure is een voorwaarde, naargelang het geval, voor het indienen van een wetsontwerp bij de Wetgevende Kamers, voor het uitvaardigen van een koninklijk besluit of voor het goedkeuren van een voorstel van beslissing door de Ministerraad (2).

*In casu* kan met geen enkel aan de Raad van State overgezonden document worden aangetoond dat de hierboven beschreven procedure is gevolgd, inzonderheid het voorafgaand onderzoek met betrekking tot de noodzaak om een effectbeoordeling uit te voeren. De steller van het voorontwerp dient erop toe te zien dat dit vormvereiste wordt vervuld (3).

### Onderzoek van het voorontwerp van wet

1. Artikel 4 van het voorontwerp bepaalt het volgende :

« Het Verdrag van Athene van 2002 inzake het vervoer van passagiers en hun bagage over zee wordt toegepast met inachtneming van de « richtsnoeren van de IMO voor de uitvoering van het Verdrag van Athene » die door de Juridische Commissie van de Internationale Maritieme Organisatie zijn aangenomen op 19 oktober 2006 en hun wijzigingen.

Het vorige lid is niet van toepassing gedurende de periode van toepassing van verordening (EG)Nr. 392/2009 van 23 april 2009 betreffende de aansprakelijkheid van vervoerders van passagiers over zee bij ongevallen ».

Het is niet nodig in het dispositief van het voorliggende voorontwerp van instemmingswet (artikel 4, eerste lid, van het voorontwerp) aan te geven dat gestreefd wordt naar de toepassing van het Verdrag van Athene van 2002 met inachtneming van de voornoemde richtsnoeren van de IMO. De tekst betreffende het voorbehoud, in punt 8.2 van de memorie van toelichting, is immers nog een intentie en kan, volgens een gangbare werkwijze die door de Raad van State en in de rechtsleer als geldig wordt beschouwd (4), eenvoudig worden uiteengezet in de memorie van toelichting, zoals *in casu* het geval is.

2. Daarbij komt dat de toepassing en de uitvoering van het voornoemde Verdrag worden opgenomen in een apart wetsontwerp, zoals uiteengezet wordt in de memorie van toelichting (5). Het feit dat dit toekomstige wetsontwerp in overeenstemming moet zijn met het Europese recht — dat zich overigens niet bepaalt tot enkel de voornoemde verordening (EG) nr. 392/2009 gedurende de periode waarin die wordt toegepast —, is zijnerzijds evident en hoeft niet te worden gememoreerd in het dispositief van het voorliggende voorontwerp van instemmingswet (artikel 4, tweede lid, van het voorontwerp).

3. Artikel 4 van het voorontwerp kan dientengevolge worden weggelaten.

(1) Artikel 19/2 van de wet van 5 mei 1997. Bij deze bepaling wordt de Koning ermee belast de effectbeoordeling te regelen bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad. Tot op heden is geen besluit met een dergelijk onderwerp in het *Belgisch Staatsblad* bekendgemaakt.

(2) Artikel 19/3 van de wet van 5 mei 1997.

(3) Zie advies 50.647/1/2/4, gegeven op 5 december 2011 over een voorontwerp van wet « houdende diverse bepalingen ».

(4) Zie J. Masquelin, *Le droit des traités dans l'ordre juridique et dans la pratique diplomatique belges*, Brussel, Bruylant, 1980, nr. 179, blz. 199-202. Zie ook advies 28.085/1, gegeven op 11 maart 1999 over een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan de wet van 24 juni 2000 « houdende instemming met het Europees Handvest inzake lokale autonomie, gedaan te Straatsburg op 15 oktober 1985 » (*Parl. St. Senaat* 1999-2000, nr. 214).

(5) Zie punt 10 van de memorie van toelichting.



La chambre était composée de

M. P. LIÉNARDY, président de chambre,  
MM. J. JAUMOTTE et L. DETROUX, conseillers d'État,  
M. Y. DE CORDT, assesseur de la section de législation,  
Mme C. GIGOT, greffier.

Le rapport a été présenté par M. Y. CHAUFFOUREAUX, auditeur.

*Le greffier,*

C. GIGOT.

*Le président,*

P. LIÉNARDY.

De kamer was samengesteld uit

De heer P. LIÉNARDY, kamervoorzitter,  
De heren J. JAUMOTTE en L. DETROUX, staatsraden,  
De heer Y. DE CORDT, assessor van de afdeling Wetgeving,  
Mevrouw C. GIGOT, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer Y. CHAUFFOU-  
REAUX, auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst  
werd nagezien onder toezicht van de heer P. LIÉNARDY.

*De griffier,*

C. GIGOT.

*De voorzitter,*

P. LIÉNARDY.