

92.020

**Message****concernant plusieurs conventions et protocoles internationaux  
dans le domaine de la navigation maritime ainsi que la modification  
de la loi sur la navigation maritime**du 19 février 1992

---

Monsieur le Président, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

Par le présent message, nous soumettons à votre approbation un projet d'arrêté fédéral concernant des conventions internationales relatives à la navigation maritime et un projet de loi portant modification de la loi sur la navigation maritime.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

19 février 1992

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Felber

Le chancelier de la Confédération, Couchepin



---

## Condensé

*Le présent message contient deux conventions et deux protocoles relatifs à des conventions internationales. Le contenu de ces divers documents va de la lutte contre les actes de terrorisme à une meilleure réglementation des opérations d'assistance en faveur de la protection de l'environnement marin en passant par le relèvement des limites de responsabilité pour les dommages subis par les passagers voyageant par mer. Ces instruments de droit international public ont ceci en commun qu'ils ont tous trait à la navigation maritime.*

*En même temps, le message prévoit une modification de la loi du 23 septembre 1953 sur la navigation maritime (RS 747.30), qui découle en partie de l'adoption des conventions et des protocoles internationaux précités. La loi sera par ailleurs déchargée des prescriptions détaillées relevant du droit d'enregistrement, celles-ci pouvant utilement faire l'objet d'une réglementation par voie d'ordonnance.*

*La formule qui consiste à réunir nos considérations en un seul message a été retenue par l'administration par souci d'économie, formule qui se justifie d'autant plus qu'il existe des liens étroits entre les divers documents.*

## ✚ Message

- 1 Conventions
- 11 Généralités
- 111 Introduction

Voici plus de cinquante ans maintenant que des navires battant pavillon suisse circulent sur toutes les mers du monde. La flotte suisse de haute mer comprend actuellement 22 bâtiments d'un tonnage de plus de 600 000 t, ce qui la place sur le plan mondial au 65<sup>e</sup> rang. Les conventions et les protocoles qui sont soumis à votre approbation ont tous trait à des questions de navigation maritime; ils contribuent à assurer un ordre de droit international public sur mer, ordre sans lequel la navigation maritime ne serait guère viable. Une adhésion de la Suisse aux conventions et aux protocoles précités procède d'intérêts les plus divers. On pourrait, en l'occurrence, les résumer comme il suit:

En ce qui concerne *la Convention du 10 mars 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime* et le *protocole* qui la complète, l'intérêt de notre pays se situe surtout dans la création d'un réseau mondial aussi vaste que possible permettant de *poursuivre* et de *punir* les auteurs d'*actes terroristes* dirigés contre la sécurité de la navigation maritime.

Pour ce qui est de la *Convention internationale de 1989 sur l'assistance*, c'est en revanche l'idée de *solidarité* que l'on retrouve au premier plan. L'objectif principal de cette nouvelle convention – elle remplace celle de 1910 (RO 1954 773) – consiste à inciter l'assistant engagé dans une opération d'assistance à s'occuper non seulement du navire et de son chargement, mais encore et surtout de la *protection de l'environnement marin*. Compte tenu de la corrélation globale très étroite des problèmes d'environnement, cette convention est également d'un grand intérêt pour notre pays.

*Le Protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages* ne comporte en fait aucune modification fondamentale de la convention de base. Les changements visent en premier lieu le *relèvement des plafonds de responsabilité* pour les dommages que peuvent subir les passagers lors d'un voyage en mer. La flotte suisse de haute mer, qui ne compte jusqu'à présent aucun paquebot, n'est touchée par la modification que dans la mesure où chaque navire marchand peut transporter jusqu'à douze passagers. Ce sont donc les passagers eux-mêmes qui ont avant tout intérêt à voir ce protocole ratifié par la Suisse. En effet, si le système proposé par la Convention d'Athènes devait s'imposer dans le monde, ils pourraient bénéficier de barèmes uniformes garantissant un dédommagement suffisant.

Le présent message reflète l'évolution diversifiée que connaît le droit international de la navigation maritime depuis ces dernières années. Cette évolution reflète une prise de conscience croissante des problèmes qui se posent et se traduit par une collaboration constructive et poussée entre pays engagés dans la navigation maritime. Un ordre maritime de droit international public, applicable et étendu, est la condition sine qua non d'un trafic maritime sans accroc. La

Suisse a, elle aussi, tout intérêt à détenir une flotte de haute mer battant son pavillon. C'est précisément pour un pays sans littoral comme le nôtre, pays dont les navires ne peuvent jamais faire escale dans leur port d'attache, qu'un ordre juridique international comportant des règles précises et applicables dans tous les domaines concernés revêt la plus haute importance.

## 112 Résultat de la procédure préliminaire

Le 14 octobre 1991, la Commission suisse de la navigation maritime, composée des représentants des autorités et des milieux privés particulièrement intéressés (partenaires sociaux, Association suisse de navigation, Vorort), s'est prononcée en faveur de l'adoption des conventions et des protocoles précités.

## 121 Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental

### 121.1 Point de la situation

C'est l'acte de violence perpétré en haute mer en octobre 1985 par quatre terroristes palestiniens contre le bateau de croisière italien «Achille Lauro», opération au cours de laquelle un passager fut tué, qui a servi de point de départ aux deux instruments de droit international public dont il est question ici. Cette tragédie et le fait que le chef des terroristes (il n'avait, certes, pas participé directement aux actes de violence) fut remis en liberté immédiatement après la fin du détournement malgré l'existence d'une demande d'extradition, démontrèrent de façon éclatante les lacunes de l'ordre de droit international public dans ce domaine de la législation internationale sur l'extradition. Au terme de travaux préparatoires intensifs au sein du comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI) à Londres, le gouvernement italien invita les pays membres de l'OMI à se rendre à Rome dès le 1<sup>er</sup> mars 1988 pour une conférence de dix jours. La volonté commune de toutes les délégations présentes de mettre sur pied un réseau mondial permettant de punir les auteurs d'actes de terrorisme conduisit, en un laps de temps très bref, à l'élaboration d'une convention et d'un protocole; en effet, les deux instruments furent signés à Rome le 10 mars 1988. On dispose d'ores et déjà de quatorze ratifications<sup>1)</sup> sur les quinze qui sont requises pour l'entrée en vigueur de la convention. Les trois ratifications exigées pour l'entrée en vigueur du protocole existent déjà<sup>2)</sup>, mais celui-ci ne saurait prendre effet indépendamment de la convention.

La convention et le protocole ont pour objectif de combler une lacune subsistant dans la lutte internationale contre la criminalité. Ces deux instruments sont fondés sur le principe du «aut dedere aut iudicare», principe selon lequel chaque

<sup>1)</sup> *Etats Parties actuels*: Allemagne, Autriche, Chine, Espagne, Gambie, Grande-Bretagne, Hongrie, Italie, Norvège, Oman, Pologne, Seychelles, Suède, Trinidad et Tobago

<sup>2)</sup> A l'exception de la Gambie, les mêmes Etats Parties que ceux cités au point 1.

Etat contractant détenant un auteur d'actes de terrorisme sur mer se doit soit de le traduire en justice, soit de l'extrader. La convention et le protocole sont parfaitement conformes à la politique pratiquée par la Suisse en matière de lutte internationale contre la criminalité, et ils s'insèrent harmonieusement dans la série de conventions d'inspiration analogue déjà ratifiées par notre pays, à savoir:

- la Convention du 14 septembre 1963 relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (RO 1971 316),
- la Convention du 16 décembre 1970 pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (RO 1971 1508),
- la Convention du 23 septembre 1971 pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile (RO 1978 462) avec son Protocole du 22 février 1988 (RO 1990 1935),
- la Convention européenne du 27 janvier 1977 pour la répression du terrorisme (RO 1983 1041),
- la Convention internationale du 17 décembre 1979 contre la prise d'otages (RO 1985 429).

## 121.2 Commentaire des principales dispositions de la convention

De par la définition très large qu'il donne à la notion de «navire», l'article premier crée les bases pour un champ d'application de la convention comprenant tous les aspects de la navigation maritime. Du point de vue technique, seuls les bâtiments attachés en permanence au fond de la mer sont exclus, et cela d'autant plus que c'est le protocole qui régit ce genre d'installations (voir ch. 121.3).

L'article 2 comporte une liste des navires qui pourraient être régis par la convention selon l'article premier, mais qui ne le sont pas en raison de la nature particulière de leur utilisation. La convention ne s'applique donc pas aux navires qui ont été retirés de la navigation. Cela est donc conforme à l'objectif de l'instrument qui vise en premier lieu à protéger la sécurité de la navigation. En plus des navires de guerre, l'article 2 exclut les navires de guerre auxiliaires, les bâtiments de douane et les bâtiments de police appartenant à un Etat et exploités par celui-ci. La convention régit par conséquent tous les autres navires d'Etat, même ceux qui sont utilisés à des fins non commerciales.

L'article 3, 1<sup>er</sup> alinéa, énumère les infractions pénales tombant sous le coup de la convention. Il vise notamment toute personne qui

- s'empare d'un navire par la violence,
- accomplit des actes de violence contre des personnes se trouvant à bord d'un navire, si ces actes sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation maritime,
- détruit un navire ou cause à un navire ou à sa cargaison des dommages qui sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation maritime,
- détruit ou endommage des installations de navigation maritime, si ces actes sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation maritime.

Pour que la convention puisse être applicable, il faut que ces actes aient été commis illicitement et intentionnellement. Selon le principe central de la convention qui veut que chaque Etat s'engage à traduire en justice ou à extrader l'auteur

de tels actes, la Suisse ne peut adhérer à la convention que si tous les éléments constitutifs des infractions sont couverts par une disposition pénale dans le droit suisse. Or, si l'on compare les éléments contenus à l'article 3, 1<sup>er</sup> alinéa, avec le droit suisse actuellement en vigueur, on constate que les normes pénales applicables satisfont aujourd'hui déjà aux exigences de la convention. Les dispositions spéciales du code pénal suisse (RS 311.0; CP) relatives aux infractions contre la vie et l'intégrité corporelle, contre le patrimoine, contre la liberté ou contre la circulation publique, ainsi que les dispositions relatives aux crimes créant un danger collectif, couvrent les éléments ici en question. Si, par ailleurs, l'action est dirigée contre un navire suisse, l'article 128 de la loi sur la navigation maritime sous pavillon suisse (mise en péril du navire) est également applicable.

Selon l'article 3, 2<sup>e</sup> alinéa, de la convention, les infractions énumérées au 1<sup>er</sup> alinéa sont considérées comme étant commises même s'il n'y a que tentative, instigation, complicité et, sous certaines conditions, menace de commettre l'acte. Le droit suisse prévoit en principe les mêmes sanctions pour les tentatives, la complicité et l'instigation au crime que pour les infractions proprement dites. La tentative d'instigation n'est punissable que si elle se rapporte à une infraction risquant d'entraîner une peine de réclusion. La menace de commettre des actes illicites correspond pour le moins aux éléments constitutifs de la menace ou de la contrainte prévus par le code pénal suisse. A l'exception de la prise du navire par la violence et des cas d'homicide ou de lésions corporelles causées à des personnes à bord, tous les éléments énumérés à l'article 3, 1<sup>er</sup> alinéa, exigent le qualificatif particulier de mise en danger de la navigation. Ainsi, la convention exclut en principe les autres crimes, tels que les meurtres avec vol perpétrés contre des passagers.

*L'article 4* prévoit un vaste champ d'application géographique de la convention. Il s'ensuit que l'ensemble du trafic maritime international tombe sous le coup de la convention. La notion de cette navigation internationale se définit d'ailleurs exclusivement en fonction du plan de route du navire, indépendamment de l'endroit où l'infraction a été commise. Un acte perpétré pendant le passage de détroits – même si ceux-ci font exclusivement partie de la mer territoriale d'un seul et même Etat – est donc aussi implicitement régi par les dispositions de la convention. Selon le 2<sup>e</sup> alinéa, celle-ci est en outre applicable aux infractions n'entrant pas dans le champ d'application géographique cité au 1<sup>er</sup> alinéa, mais dont les auteurs sont découverts sur le territoire d'un autre Etat Partie. Cette réglementation parfaitement judicieuse correspond à la solution retenue dans les conventions sur le droit aérien citées précédemment.

*L'article 5* comporte le principe dont il a déjà été question dans le commentaire de l'article 3, principe selon lequel chaque Etat contractant doit couvrir les éléments constitutifs d'infractions contenus dans la convention par des dispositions pénales correspondantes de droit interne.

Pour que des sanctions puissent réellement être prises, les Etats Parties s'engagent selon *l'article 6* à établir leur compétence, lorsque les infractions ont été commises soit à l'encontre ou à bord d'un navire battant leur pavillon, soit sur le territoire d'un Etat contractant ou alors par un ressortissant de cet Etat. La compétence doit également être établie lorsque l'auteur présumé d'une infraction a été

appréhendé sur le territoire d'un Etat Partie et qu'il n'est pas extradé vers un autre Etat (4<sup>e</sup> al.). Le 2<sup>e</sup> alinéa prévoit par ailleurs qu'un Etat Partie peut établir sa compétence (établissement *facultatif* de la compétence) si

- l'infraction est commise par une personne apatride résidant dans cet Etat,
- un ressortissant de cet Etat a été touché par l'infraction (principe de personnalité passive),
- l'infraction est commise dans le but de contraindre cet Etat à agir d'une certaine façon.

Alors que dans le premier de ces cas, l'établissement d'une compétence en Suisse ne s'impose pas, nous prévoyons, pour le deuxième, d'appliquer le principe de personnalité passive conformément à l'article 5 du code pénal. La Suisse devrait par ailleurs établir une compétence pour les cas où notre pays serait contraint à agir d'une façon ou d'une autre. La compétence des tribunaux suisses dans tous ces cas découle en principe de l'article 6<sup>bis</sup> du code pénal. En cas d'agression commise contre un navire battant pavillon suisse, l'article 4, 2<sup>e</sup> alinéa, de la loi sur la navigation maritime (RS 747.30; LNM) s'applique tout comme d'ailleurs le droit pénal suisse. En l'occurrence, la compétence de la justice pénale suisse découle également de l'article 15 de la LNM.

L'article 7 comporte des dispositions de droit procédural. Pour ce qui est du recours à la détention préventive et aux enquêtes à titre préliminaire en vue d'établir les faits, la convention renvoie à la législation nationale. Conformément aux principes de droit international public en vigueur, le 3<sup>e</sup> alinéa prévoit que le détenu peut communiquer sans retard avec un représentant officiel de l'Etat dont il a la nationalité et qu'il peut recevoir la visite d'un tel représentant. Le 5<sup>e</sup> alinéa mentionne les Etats que l'Etat Partie est tenu d'aviser de l'arrestation et des conclusions de l'enquête préliminaire, ainsi que de son intention d'exercer ou non sa compétence.

Pour un pays sans littoral ne disposant d'aucun port maritime, la disposition contenue à l'article 8, selon laquelle chaque Etat Partie est tenu d'accepter la remise d'une personne s'étant rendue coupable d'une infraction selon la présente convention, revêt une importance toute particulière. Cela confère le droit au capitaine de remettre aux autorités portuaires de chaque Etat Partie l'auteur d'une infraction que l'on aura réussi à maîtriser.

Les dispositions-clés de la convention sont contenues dans les articles 10 et 11. L'article 10 établit le principe du «aut dedere aut iudicare», lequel – nous l'avons déjà précisé – oblige chaque Etat Partie soit de traduire l'auteur d'une infraction en justice, soit de l'extrader. C'est dans ce sens que selon l'article 11, 1<sup>er</sup> alinéa, toutes les infractions prévues dans la convention doivent être comprises comme des cas d'extradition. Parallèlement, les Etats Parties s'engagent à comprendre de telles infractions comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition qu'ils pourraient conclure entre eux à l'avenir. En cas de plusieurs demandes d'extradition, la convention ne prévoit aucune priorité en faveur de l'Etat du pavillon; il sera néanmoins dûment tenu compte de ses intérêts (art. 11, 5<sup>e</sup> al.). Conformément à l'article 11, 7<sup>e</sup> alinéa, tous les traités d'extradition conclus entre Etats Parties doivent être modifiés dans la mesure où ils sont incompatibles avec la présente convention.

Selon l'article 12, les Etats contractants s'engagent à s'accorder l'entraide judiciaire la plus large possible, en conformité avec tout traité d'entraide judiciaire qui pourrait exister entre eux ou, en l'absence d'un tel traité, en conformité avec leur législation nationale.

Les articles 13 et 14 prévoient, sous une forme peu contraignante, certaines mesures préventives destinées à éviter des infractions au sens de la présente convention. La mesure la plus efficace est sans conteste l'échange de renseignements dans le cadre des législations nationales, ainsi que la coordination de mesures administratives en vue de prévenir les attentats terroristes. C'est le secrétaire général de l'Organisation maritime internationale qui œuvre en tant que service de coordination (art. 15).

La convention prévoit en principe une procédure obligatoire de règlement des différends. Si les parties n'arrivent pas à s'entendre à l'amiable, elles peuvent, en fin de compte, soumettre le différend à la Cour internationale de Justice (art. 16, 1<sup>er</sup> al.). Le 2<sup>e</sup> alinéa permet aux Etats de formuler une réserve concernant cette disposition.

Les articles 14 à 22 comportent les dispositions finales usuelles relatives à la signature et à l'entrée en vigueur de la convention, ainsi qu'aux modifications qui pourraient y être apportées.

### 121.3 Commentaire des principales dispositions du protocole

Il s'était révélé au cours de la conférence diplomatique que plusieurs dispositions de la convention n'étaient pas applicables aux plates-formes fixes. Etant donné que de telles installations ne sauraient, elles non plus, être à l'abri d'attaques terroristes, la conférence a accepté d'annexer à la convention un protocole qui tiendrait compte des particularités des plates-formes fixes.

L'article premier du protocole reprend, par voie de renvois, les principales dispositions de la convention. En principe, le champ d'application du protocole se limite aux plates-formes fixes situées sur le plateau continental, c'est-à-dire sur une extension du continent sous la mer. Le 2<sup>e</sup> alinéa de cet article contient cependant une disposition subsidiaire, selon laquelle l'auteur d'une infraction tombe sous le coup du protocole s'il est découvert sur le territoire d'un autre Etat Partie, et cela même dans les cas où le premier alinéa n'est pas applicable.

L'article 2 énumère toute une série d'actes qui, perpétrés intentionnellement et au mépris de la loi, conduisent à l'application du protocole. Celui-ci reprend en l'occurrence les éléments contenus dans la convention, le qualificatif de la plupart des actes étant ici une mise en danger de la sécurité des plates-formes. Les éléments constitutifs énumérés sont couverts par le code pénal tout comme ceux qui font l'objet de la convention.

Selon l'article 3, tout Etat Partie doit établir sa compétence lorsque l'infraction est commise soit contre une plate-forme se trouvant sur son plateau continental, soit par un ressortissant de cet Etat. Pour des motifs d'ordre géographique, seul le second de ces cas entre en ligne de compte pour la Suisse. A l'instar de l'article 6, 2<sup>e</sup> alinéa, de la convention, le protocole prévoit lui aussi une compétence





juridictionnelle facultative; la Suisse pourra y avoir recours de la même manière que pour la convention. Tout comme à l'article 6, 4<sup>e</sup> alinéa, de la convention, chaque Etat Partie au protocole doit s'engager à établir sa compétence lorsqu'il appréhende un suspect sur son territoire et qu'il décide de ne pas l'extrader.

Les dispositions finales sont contenues dans les *articles 5 à 10*. On mentionnera ici en particulier l'article 5, 4<sup>e</sup> alinéa, selon lequel les Etats ne peuvent ratifier le protocole qu'en adhérant à la convention, ce qui est d'autant plus logique que le premier s'inspire très largement de la seconde.

## **122 Convention internationale de 1989 sur l'assistance**

### **122.1 Point de la situation**

La Convention internationale du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, entrée en vigueur pour notre pays le 15 août 1954, figure parmi les premières conventions de droit maritime ratifiées par notre pays. Cette convention comporte des prescriptions détaillées et des critères d'évaluation de la rémunération pour les cas où il est procédé à des opérations de sauvetage et d'assistance sans contrat d'assistance préalable. La convention de 1910 (RO 1954 773) a fait ses preuves, mais elle présente une lacune dans la mesure où la rémunération est calculée en principe selon la valeur des biens sauvés. Ce principe du non-paiement si les opérations n'ont pas eu de résultat utile, c'est-à-dire si aucun bien n'a pu être sauvé, dans des cas difficiles, mis un frein à des interventions rapides, les entreprises de sauvetage devant consentir des dépenses de matériel et de personnel sans être sûres d'obtenir des indemnités à ce titre; il n'est pas davantage tenu compte des mesures prises pendant les opérations d'assistance en vue d'éviter une pollution de l'environnement. Il s'ensuit que la principale modification qui caractérise la nouvelle convention est l'indemnité spéciale revenant de droit à l'assistante si celui-ci a prévenu ou limité des dommages à l'environnement par ses opérations d'assistance, même si celles-ci n'ont pas eu de succès et que ni le navire ni sa cargaison n'ont pu être sauvés. Ainsi, ce sont surtout les professionnels du sauvetage que la convention encourage économiquement à entreprendre des opérations d'assistance, même s'il ne s'agit pas avant tout d'épargner des vies humaines ou des biens, mais de sauver ou de neutraliser des cargaisons dangereuses.

La présente convention sur l'assistance a été adoptée le 28 avril 1989 par une conférence diplomatique tenue à Londres au terme de travaux préparatoires de plusieurs années au sein du Comité maritime international et, ensuite, au sein du comité juridique de l'Organisation maritime internationale (OMI). Elle entrera en vigueur dès que quinze Etats y auront adhéré.<sup>1)</sup>

<sup>1)</sup> *Etats Parties actuels*: Egypte, Mexique, Nigéria et Oman.

L'utilité de la convention sur l'assistance étant plus que jamais à l'ordre du jour en raison de la multiplication, ces derniers temps, de catastrophes écologiques provoquées par des avaries de navires, le nombre des Etats signataires pourrait bien augmenter rapidement.

## 122.2 Commentaire des principales dispositions de la convention

Contrairement à la convention de 1910, le nouvel instrument ne fait plus la distinction, sur le plan des définitions, entre les opérations d'assistance et les opérations de sauvetage, mais elle se limite à la notion unitaire d'opération d'assistance. Il ressort de la définition donnée à l'*article premier*, lettre a, qu'il s'agit en fait de conférer une plus grande rigueur terminologique à la convention, et qu'il n'en résulte aucune restriction matérielle par rapport à l'ancienne convention. On note en revanche un élargissement sensible de la notion de «navire», qui recouvre non seulement tous les bâtiments de mer et bateaux de navigation intérieure, mais encore les engins flottants ou structures capables de naviguer; en ajoutant expressément aux constructions la notion de «capable de naviguer», il est clairement montré que les bâtiments de mer ou de navigation intérieure ayant coulé ou fait naufrage tombent également sous le coup de la convention (art. 1<sup>er</sup>, let. b). Selon l'article premier, lettre c, le terme de «biens» se réfère également aux objets tombés à l'eau et ne s'étant jamais trouvés à bord d'un navire. La lettre d définit la notion de dommage à l'environnement, notion centrale compte tenu de l'innovation la plus importante de la convention sur l'assistance. Cette définition large s'inspire en grande partie de la description donnée par la convention de 1982 des Nations Unies sur le droit maritime.

Alors que la convention de 1910 n'est en principe applicable que si un Etat dont les navires impliqués dans des opérations d'assistance et de sauvetage battent le pavillon est Etat Partie, l'*article 2* de la nouvelle convention établit la *lex fori*, en vertu de laquelle la convention s'applique lorsque des actions judiciaires ou arbitrales sont engagées dans un Etat Partie.

C'est dans le sens d'une définition négative que les *articles 3 et 4* excluent du champ d'application de la convention les plates-formes fixes ou flottantes et les unités de forage en exploitation, ainsi que les navires de guerre ou autres navires non commerciaux appartenant à un Etat, à moins que l'Etat du pavillon n'en décide autrement.

L'*article 6* exprime le caractère subsidiaire de la convention par rapport aux contrats d'assistance existants. En effet, dans la plupart des cas, on signe avant chaque opération d'assistance un contrat standard qui est édité le plus souvent par la maison Lloyd's. Ce contrat standard en question a été entièrement revu à la lumière de la nouvelle convention sur l'assistance, de sorte que les principes de cette dernière sont d'ores et déjà appliqués dans de nombreux cas avant même sa mise en vigueur. Selon l'article 55, 1<sup>er</sup> alinéa, de la loi fédérale sur la navigation maritime, le capitaine est le représentant légal de l'armateur. C'est en conformité avec cette conception que l'article 6, 2<sup>e</sup> alinéa, de la convention stipule que le capitaine a le pouvoir de conclure des contrats d'assistance au nom des propriétaires du navire et des biens se trouvant à bord.

#

L'article 7 reprend la possibilité d'annuler le contrat, possibilité déjà prévue par la convention de 1910, en cas de conditions inéquitables ou abusives acceptées notamment sous l'influence du danger.

Les obligations des personnes participant à une opération d'assistance sont exposées en détail à l'article 8. En ce qui concerne l'assistant, il s'agit essentiellement pour lui d'effectuer les opérations avec le soin voulu, d'agir aussi avec le soin voulu pour prévenir ou limiter des dommages à l'environnement et d'accepter de collaborer avec d'autres assistants, lorsque les circonstances l'exigent raisonnablement. Le capitaine et le propriétaire du navire et des autres biens ont, en principe, les mêmes obligations; par ailleurs, ils ont, envers l'assistant, l'obligation d'accepter la restitution du navire et des autres biens lorsque ceux-ci ont été conduits en lieu sûr.

La convention vise à régler des conditions de droit privé et ne comporte par conséquent pas d'obligation de droit public pour l'assistant d'intervenir en cas de dommages dus à la pollution. Pour ne pas créer d'incertitudes quant aux compétences face à de tels dommages, l'article 9 réserve expressément le droit de l'Etat côtier de prendre des mesures pour se protéger de la pollution ou d'une menace de pollution.

Selon la convention de 1910, chaque capitaine est tenu, «autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire, son équipage, ses passagers, de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en danger de se perdre». Selon l'article 133 de la loi sur la navigation maritime, le défaut d'assistance au sens de la convention citée plus haut est considéré comme un délit passible d'une peine d'emprisonnement. On retrouve aussi l'obligation de prêter assistance – obligation centrale mondialement reconnue – à l'article 10 de la nouvelle convention sur l'assistance. En ayant prévu la norme pénale précitée dans la loi sur la navigation maritime, la Suisse a déjà pris les mesures exigées par la convention en vue de l'application de ce principe.

L'article 12 reprend le principe du *no cure no pay*, valable depuis toujours, selon lequel seules les opérations d'assistance couronnées de succès donnent droit à une rémunération. L'article 13 énumère différents critères déterminant le montant de la rémunération. En plus des éléments déjà applicables selon l'ancienne convention – succès de l'opération, importance du danger et temps utilisé –, la convention de 1989 ajoute au catalogue d'autres facteurs tels que la promptitude des services rendus, la disponibilité et l'usage de navires d'assistance et d'autres matériels, l'état de préparation et la valeur du matériel de l'assistant et, plus particulièrement, l'habileté et les efforts de l'assistant pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement. Selon l'article 13, 2<sup>e</sup> alinéa, le paiement de la rémunération doit être effectué par toutes les parties concernées en proportion de la valeur des biens sauvés. Jusqu'à maintenant, l'article 121, 2<sup>e</sup> alinéa, de la loi sur la navigation maritime prévoyait le versement de la rémunération intégrale par l'armateur du navire assisté, celui-ci ayant un recours contre les ayants droit aux autres valeurs sauvées. Trouvant qu'il est souhaitable de maintenir cette disposition, nous vous proposerons de la conserver matériellement (cf. ch. 22, art. 121, 2<sup>e</sup> al., LNM). C'est la raison pour laquelle nous aurons recours à la possibilité prévue à l'article 13, 2<sup>e</sup> alinéa, de la convention, d'édicter des prescriptions

spéciales au niveau de la législation nationale. Le 3<sup>e</sup> alinéa fixe comme plafond absolu de la rémunération la valeur du navire et des autres biens sauvés.

L'innovation principale de la convention de 1989 sur l'assistance est contenue dans l'article 14. En dérogation au principe selon lequel seul le sauvetage du navire ou d'autres biens est considéré comme une opération d'assistance réussie donnant droit à la rémunération, l'article 14 destine expressément une indemnité spéciale à l'assistant qui, par ses opérations d'assistance, aura prévenu ou limité des dommages à l'environnement, même si ses entreprises périlleuses n'ont pas eu le résultat escompté. Cette innovation de taille constitue un solide encouragement économique surtout pour les professionnels du sauvetage. Cela devrait inciter les entreprises en question à intervenir, même lorsque les opérations d'assistance sont axées davantage sur des aspects relevant de la protection de l'environnement que sur des biens à sauver. L'indemnité spéciale selon l'article 14 ne devrait en aucun cas revêtir un caractère subsidiaire par rapport à la rémunération prévue à l'article 13. Au contraire, le tribunal aura la possibilité d'allouer simultanément une indemnité spéciale, éventuellement supérieure à la rémunération selon l'article 13, que l'assistant ait ou non touché cette rémunération intégrale. Cette interprétation a été arrêtée par la conférence dans un document annexé à l'acte final. Avant d'attribuer une indemnité spéciale à l'assistant, le tribunal n'est donc pas obligé de fixer la rémunération jusqu'au plafond admis en vertu de l'article 13. Cette distinction présente une utilité pratique dans la mesure où la rémunération «classique» prévue à l'article 13 est, en règle générale, versée par l'assureur du transport, alors que l'indemnité spéciale octroyée pour des opérations prévenant ou réparant des dommages à l'environnement est due par l'assureur du navire.

Le succès d'opérations d'assistance destinées à protéger l'environnement marin dépend souvent d'une multitude de facteurs qu'il n'est guère possible d'influencer. D'où l'utilité de l'article 14, 1<sup>er</sup> alinéa, qui prévoit qu'un assistant a droit à une indemnité spéciale équivalant à ses dépenses raisonnablement consenties, même si les opérations d'assistance qu'il a effectuées n'ont été que peu ou pas du tout fructueuses. Cela devrait inciter l'assistant à essayer d'empêcher une catastrophe écologique en dépit de situations difficiles. Si les efforts de l'assistant en faveur de la protection de l'environnement ont été couronnés de succès, l'indemnité spéciale peut être augmentée jusqu'à un maximum de 30 pour cent des dépenses qu'il a engagées. Le tribunal peut toutefois, à titre exceptionnel, encore augmenter cette indemnité spéciale jusqu'à 100 pour cent au plus des dépenses consenties par l'assistant (2<sup>e</sup> al.). Dans les cas où une rémunération et une indemnité spéciale sont allouées, l'indemnité spéciale est diminuée du montant qui est versé en tant que rémunération (4<sup>e</sup> al.).

L'article 16 rappelle l'ancien principe, selon lequel les personnes dont les vies ont été sauvées ne doivent aucune rémunération. Mais le sauveteur de vies humaines ne saurait repartir les mains vides; selon le 2<sup>e</sup> alinéa de l'article 16 de la convention, il a droit pour ses services à une part équitable du paiement alloué pour le sauvetage du navire ou d'autres biens, voire pour la prévention et la limitation de dommages à l'environnement.

Si, en dépit d'une défense expresse et raisonnable de la part du capitaine du navire, par exemple, un assistant décide quand même d'effectuer des opérations d'assistance, il n'a droit à aucun paiement. De même, l'assistant peut être privé du

paiement si les opérations d'assistance ont été rendues nécessaires ou plus difficiles par sa faute (*art. 18*). La possibilité d'une indemnité partielle subsiste toutefois dans ce cas.

Les *articles 20 à 27* visent en particulier à assurer les droits de l'assistant. Selon l'article 21, les personnes redevables d'un paiement en vertu de la convention doivent fournir des garanties à la demande de l'assistant. Le tribunal compétent peut par ailleurs ordonner par une décision provisoire qu'une certaine somme soit versée à titre d'acompte. En conformité avec le droit d'assistance actuel, les prétentions de l'assistant s'éteignent dans un délai de deux ans à partir du jour où les opérations ont été terminées (*art. 23*).

Les *articles 28 à 34* comportent les dispositions finales usuelles concernant la signature, l'entrée en vigueur, la dénonciation ou la modification de la convention. On mentionnera plus particulièrement l'article 30 qui prévoit la possibilité de formuler des réserves. Il cite quatre cas dans lesquels tout Etat peut se réserver le droit de ne pas appliquer les dispositions de la convention, à savoir

- lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des eaux intérieures et que tous les navires en cause sont des bateaux de navigation intérieure,
- lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des eaux intérieures et qu'aucun navire n'est en cause (p.ex., lors d'une opération à partir de la terre ferme),
- lorsque toutes les parties intéressées sont des nationaux de cet Etat,
- lorsqu'il s'agit de biens maritimes culturels présentant un intérêt préhistorique ou historique.

Les réglementations prévues dans la convention offrent des solutions efficaces pour le traitement d'éventuels différends liés à des opérations d'assistance. Il n'y a donc aucun motif d'avoir recours à l'une ou l'autre des quatre possibilités de formuler des réserves. La convention de 1910 s'applique du reste déjà à la navigation intérieure par une référence expresse dans la loi fédérale sur la navigation maritime (*art. 127, 4<sup>e</sup> al.*).

## **123      Protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages**

### **123.1    Point de la situation**

La Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages est entrée en vigueur dans notre pays le 14 mars 1988 (RO 1988 1144). Un protocole annexe consacré exclusivement à la conversion, pour les montants de responsabilité, de francs-or en droits de tirage spéciaux est entré en vigueur le 30 avril 1989 (RO 1989 1512). A l'instar des principes de responsabilité reconnus dans le droit aérien, la convention vise une unification des règles de responsabilité pour le transport de passagers par mer. Malgré cet objectif salué en principe par tous les Etats, la Convention d'Athènes a connu un démarrage extrêmement lent; c'est ainsi qu'après son adoption, il a fallu attendre treize ans, soit jusqu'en 1987, pour recueillir les dix ratifications nécessaires à son entrée en vigueur. Le comité juridique de l'Organisation maritime internationale a invoqué

comme motif principal de l'abstention de nombreux Etats les limites de responsabilité relativement basses. C'est la raison pour laquelle il a mis au point un nouveau protocole qui, tout en maintenant les principes de responsabilité contenus dans la Convention d'Athènes, prévoit des limites de responsabilité sensiblement plus élevées. Une conférence, tenue dans le cadre de l'Organisation maritime internationale (OMI), a adopté ce protocole le 29 mars 1990. Jusqu'à présent, il n'a été ratifié que par un Etat (Egypte), mais les travaux préparatoires à cette fin sont en cours dans divers pays. Pour pouvoir entrer en vigueur, le protocole doit être ratifié par dix Etats.

La Suisse s'était décidée en faveur d'une ratification de la Convention d'Athènes, afin de promouvoir l'harmonisation du droit dans ce domaine également et, en même temps, d'assurer une protection minimale aux passagers suisses. Grâce au relèvement sensible des limites de responsabilité, il est possible que le protocole de 1990 soit mieux accepté par de nombreux pays maritimes que la Convention d'Athènes. Les modifications auxquelles il a été procédé dans le protocole satisfont par ailleurs aux intérêts de la Suisse, essentiellement pour ce qui concerne le dédommagement éventuel des passagers.

### 123.2 Commentaire des principales dispositions du protocole

C'est l'article II qui constitue le noyau matériel du protocole, puisqu'il relève sensiblement les plafonds de responsabilité prévus dans la Convention d'Athènes.

Les montants fixés à l'article II sont le résultat d'un compromis entre la plupart des pays industrialisés de l'Ouest, lesquels souhaitaient des limites encore plus élevées, et les pays en développement qui avaient envisagé des montants bien inférieurs. Toujours dans le cadre de ce même compromis, on n'a malheureusement pas pu éviter que la franchise ne soit sensiblement relevée à son tour, franchise dont il peut être convenu en cas de dommages causés à un véhicule ou en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages (art. II, ch. 3, 4<sup>e</sup> al.). L'article II fixe également les modalités de conversion de la monnaie nationale en droits de tirage spéciaux (DTS). Sur le plan du contenu, le protocole de 1990 reprend les dispositions du protocole de 1976 relatif à la Convention d'Athènes.

L'article III règle les liens entre les Etats Parties à la convention et/ou au protocole de 1990. Cette question pourrait devenir actuelle pour la Suisse après une éventuelle ratification du protocole, car notre pays ne dénoncerait la convention qu'après l'adhésion au nouveau protocole de tous les Etats Parties à la convention. La réglementation prévue dans le protocole, selon laquelle c'est toujours le droit le plus récent applicable aux deux Parties qui prévaut entre elles, constitue une solution judicieuse, susceptible de conduire à un résultat satisfaisant.

Les limites de responsabilité modifiées se présentent comme il suit:

	Athènes/4/76	Protocole 1990
Décès/lésions corporelles . . . . .	46 666 DTS <sup>1)</sup>	175 000 DTS
Véhicules . . . . .	3 333 DTS	10 000 DTS
Bagages de cabine . . . . .	833 DTS	1 800 DTS
Autres bagages . . . . .	1 200 DTS	2 700 DTS

<sup>1)</sup> Le cours actuel du droit de tirage spécial (DTS) est de 2 francs suisses environ.

En plus des dispositions usuelles relatives à la signature, à la ratification, à l'entrée en vigueur ou à la dénonciation, les dispositions finales (art. IV à X) comportent une particularité concernant la procédure de modification. S'inspirant très largement des dispositions déjà prévues dans le Protocole de 1984 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FF 1986 II 761 s), l'article VIII du protocole de 1990 prévoit lui aussi la possibilité d'une acceptation tacite de modifications des montants de responsabilité.

Dès que le comité juridique de l'OMI a délibéré, à la demande d'un quorum déterminé des Etats Parties, sur une modification des limites, et que cette modification a été acceptée par une majorité des deux tiers au moins, l'amendement est notifié à tous les Etats contractants. Celui-ci est réputé avoir été accepté, sauf si un quart au moins des Etats Parties font recours dans un délai imparti. Une modification ainsi acceptée tacitement entre en vigueur pour tous les Etats contractants. Aucun amendement ne peut être examiné avant un délai de cinq ans à compter de la date à laquelle le protocole a été ouvert à la signature; de même, après chaque amendement, les limites applicables antérieurement ne peuvent être relevées de plus de 6 pour cent par an. Enfin, un montant correspondant au triple de la limite initialement prévue vaut comme plafond absolu.

En adoptant le protocole, les Chambres fédérales déclarent simultanément accepter la procédure de modification prévue pour les limites de responsabilité et, partant, la compétence du Conseil fédéral d'accepter ou de rejeter les amendements (voir aussi FF 1980 II 726 s et 1986 II 749).

### **13 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel**

L'adoption des conventions et des protocoles précités n'entraîne pas de dépenses supplémentaires pour la Confédération et n'a aucun effet sur l'état du personnel.

### **14 Programme de la législature**

Le projet a été annoncé dans le programme de la législature 1991–1995.

### **15 Relation avec le droit européen**

Les présents instruments de droit international public ont tous été élaborés dans le cadre de l'Organisation maritime internationale. Tous les pays membres de la Communauté européenne sont représentés au sein de cette organisation; aussi ont-ils marqué les conventions et les protocoles de leur empreinte. On peut ainsi admettre que les textes soient conformes aux normes juridiques de la CE.

### **16 Base juridique**

L'article 8 de la constitution habilite la Confédération à conclure des traités avec l'étranger. La compétence de l'Assemblée fédérale pour ratifier des traités découle de l'article 85, chiffre 5, de la constitution.

Les conventions et protocoles qui vous sont soumis sont tous dénonçables à court terme et n'entraînent aucune adhésion à une organisation internationale (art. 89, 3<sup>e</sup> al., let. a et b, cst.).

Suivant la pratique du Conseil fédéral, seuls sont sujets au référendum facultatif, selon l'article 89, 3<sup>e</sup> alinéa, lettre c, de la constitution, les traités qui contiennent du droit uniforme dans l'ensemble directement applicable, réglant en détail un domaine juridique bien défini et suffisamment important pour justifier sur le plan national, par analogie, l'élaboration d'une loi particulière (FF 1988 II 894 s.).

Le Parlement a précisé la pratique du Conseil fédéral et a décidé que dans certains cas, on pouvait, du fait de l'importance et de la nature des dispositions ou en raison de la création d'organes de contrôle internationaux, envisager une harmonisation juridique internationale lorsque les normes internationales en question ne sont pas nombreuses (cf. FF 1988 II 894; BO E 1986 488 ss; BO N 1986 1230 ss; BO E 1987 24 ss).

Un examen, sous cet angle, des conventions et des protocoles dont il est ici question, conduit aux résultats suivants:

- *Convention internationale pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et le protocole la complétant*; ni la convention ni le protocole ne comportent des dispositions directement applicables. Les deux instruments obligent plutôt les Etats à créer, au niveau du droit national, les conditions permettant d'appliquer la convention.
- *Convention internationale de 1989 sur l'assistance*; cette convention est directement applicable et remplit ainsi une condition de base formulée à l'article 89, 3<sup>e</sup> alinéa, lettre c, de la constitution. Vu sa portée limitée et son caractère extrêmement technique, la convention ne dispose cependant pas du degré minimal qualitatif et quantitatif d'une unification multilatérale du droit, tel que visé pour ladite disposition.
- *Protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes*; le protocole de 1990 est directement applicable. Son champ d'application matériel ne traite cependant que la question des limites maximales de responsabilité. La portée restreinte du protocole ne rend pas nécessaire qu'il soit sujet au référendum facultatif selon l'article 89, 3<sup>e</sup> alinéa, lettre c, de la constitution.

Nous vous proposons donc un seul arrêté fédéral non sujet au référendum facultatif.

## **2 Modification de la loi sur la navigation maritime**

### **21 Partie générale**

#### **211 Point de la situation**

C'est par une décision fondée sur le droit d'urgence en situation de guerre que le Conseil fédéral, il y a cinquante ans, jeta les premières bases juridiques de la navigation maritime sous pavillon suisse le 9 avril 1941. L'Assemblée fédérale adopta la loi suisse sur la navigation maritime le 23 septembre 1953, créant ainsi la base légale proprement dite sur laquelle la navigation maritime suisse se fonde



encore aujourd'hui. La loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse (LNM; RS 747.30) entra en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1957.

Les conditions légales régissant l'attribution du pavillon suisse en mer correspondent indéniablement aux conceptions datant de la deuxième guerre mondiale et de l'immédiat après-guerre, lorsque la délimitation nationale par rapport aux intérêts étrangers des navires suisses et des personnes liées à leur exploitation revêtait une importance capitale. En 1976 déjà, il fallut assouplir les prescriptions de financement rigoureuses, et un financement tiers de l'étranger fut admis jusqu'à concurrence de la moitié de la valeur du navire. La nécessité d'une libéralisation encore plus poussée s'imposa tout récemment, le marché monétaire et le marché des capitaux suisses n'arrivant plus à couvrir de manière satisfaisante les besoins de financement des entreprises maritimes; sur le plan de la concurrence, celles-ci sont en effet désavantagées par rapport aux pavillons étrangers, ce qui les amène à abandonner le pavillon suisse. Par ailleurs, les conceptions générales de droit international concernant la nécessité d'un lien effectif avec l'Etat du pavillon se sont modifiées. C'est ainsi que l'article de la Convention internationale du 29 avril 1958 sur la haute mer (RS 0.747.305.12) concernant les liens effectifs entre le navire et l'Etat du pavillon prescrit que cet Etat doit exercer une juridiction et un contrôle effectifs dans les domaines technique, administratif et social sur les navires battant son pavillon. Cette prescription a été reprise dans ses grandes lignes dans la Convention des Nations Unies du 14 décembre 1982 sur le droit de la mer, convention qui n'est pas encore entrée en vigueur. La Convention des Nations Unies du 7 février 1986 sur les conditions d'immatriculation des navires, qui, elle non plus, n'est pas encore entrée en vigueur, prévoit pour sa part qu'un Etat doit régler la participation financière de ses nationaux en tant que propriétaires des navires d'une manière qui lui permette d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon.

Une analyse des conditions suisses d'enregistrement pour les navires de haute mer démontre que ces normes ont en principe fait leurs preuves jusqu'à maintenant. On ne saurait toutefois entièrement perdre de vue les développements actuels qui marquent la politique mondiale et le droit international, ni le processus d'intégration de plus en plus poussé en Europe. C'est précisément dans la navigation maritime avec ses très importants rapports d'interdépendance internationaux qu'un assouplissement, tout au moins partiel, des conditions d'enregistrement jusqu'ici extrêmement rigoureuses ne saurait être exclu. Ainsi, chaque citoyen d'un Etat contractant de l'Accord sur un Espace Economique Européen (EEE) aurait en principe le droit, selon la *liberté d'établissement et le principe de la non-discrimination*, de faire enregistrer un navire sous pavillon suisse. Comme ce principe dans le domaine de la navigation maritime n'a cependant pas encore été mis en œuvre au sein de la CE elle-même, la présente modification de la loi n'est pas soumise au Parlement dans le contexte de l'accord EEE. Une confirmation détaillée, au niveau législatif, de toutes les conditions d'enregistrement semble par conséquent ne plus être indiquée aujourd'hui. C'est la raison pour laquelle, sans vouloir modifier fondamentalement le caractère du droit d'enregistrement, nous vous proposons de régler, par voie d'ordonnance plutôt que par une loi, les détails concernant l'enregistrement des navires suisses de haute mer.

## 212 Résultats de la procédure préliminaire

Le 14 octobre 1991, la Commission suisse de la navigation maritime, composée de représentants des autorités et des milieux privés particulièrement intéressés (partenaires sociaux, Association suisse de navigation, Vorort), s'est prononcée en faveur de la présente modification de la loi.

## 22 Partie spéciale

### *Article 10, 2<sup>e</sup> alinéa*

Nous vous proposerons par la suite diverses modifications de la loi sur la navigation maritime entre autres dans le domaine de l'enregistrement des navires – qui visent à faire régler certaines dispositions de détail par voie d'ordonnance plutôt que par la loi. Il s'ensuit que l'ordonnance sur la navigation maritime comportera aussi à l'avenir des dispositions relatives au droit d'enregistrement. La modification de l'article 10, 2<sup>e</sup> alinéa, tient donc compte de ce nouveau contexte, dans la mesure où la réserve est formulée en faveur non seulement de la loi mais aussi de l'ordonnance sur la navigation maritime.

### *Article 19*

Selon la version actuelle de l'article 19, l'entreprise souhaitant faire naviguer un navire sous pavillon suisse doit avoir son siège principal et le centre réel de ses activités en Suisse. Le critère du siège principal jouxtant celui du centre réel des activités n'a guère ici de signification autonome, à plus forte raison que l'entreprise doit en même temps avoir son siège en Suisse et répondre à toutes les conditions posées aux articles 20 et 24. C'est la raison pour laquelle nous vous proposons de supprimer ce critère du siège principal en tant que condition de base pour un enregistrement en Suisse.

### *Article 20*

Selon l'article 20 de la loi, un navire ne peut naviguer sous pavillon suisse que si toutes les personnes participant à la société qui en est la propriétaire sont des ressortissants suisses. Les conditions requises en vue de l'enregistrement d'un navire sous pavillon suisse sont réglées d'une façon si détaillée dans la loi sur la navigation maritime qu'il n'y avait plus besoin d'une réglementation dans l'ordonnance d'exécution correspondante (ordonnance du 20 nov. 1956 sur la navigation maritime; RS 747.301). De par cette réglementation détaillée au niveau de la loi, le législateur de 1953 entendait, pour les motifs exposés au chiffre 21, créer une réglementation aussi rigide que possible pour les navires suisses de haute mer.

Compte tenu de l'internationalisation croissante, il devient toujours plus difficile de satisfaire à l'exigence légale d'une participation exclusivement suisse. Or, cette tendance ne fera que se renforcer dans le contexte de l'intégration européenne. Mais malgré cette évolution, il ne s'agit pas de modifier à la légère les conditions d'enregistrement en vigueur. Il nous semble par conséquent opportun de ne pas changer la situation juridique matérielle, mais de créer par une forme de délégation au Conseil fédéral la souplesse nécessaire en vue d'une adaptation qui pourrait éventuellement se révéler indispensable par la suite. Les conditions

d'enregistrement contenues dans la loi devraient ainsi trouver leur place dans l'ordonnance sur la navigation maritime. Le nouveau texte de la disposition permet au Conseil fédéral d'agir d'une façon autonome du point de vue matériel et formel, en déterminant les conditions en matière de nationalité et de domicile des entreprises privées qui envisagent l'enregistrement d'un navire en Suisse. Cette autonomie pourra cependant être limitée du point de vue matériel si le droit international prévoit des normes contraignantes dans ce domaine.

#### *Article 21*

Ce qui a été mentionné en relation avec l'article 20 est aussi valable pour les organes de contrôle et d'administration des sociétés propriétaires de bateaux suisses.

#### *Article 22, 1<sup>er</sup> alinéa*

Afin de contrôler le respect effectif des prescriptions relatives à la nationalité prévues à l'article 20, il convient de maintenir l'exigence des actions nominatives. En vertu de la révision du droit des sociétés anonymes, qui entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1992, l'émission d'actions nominatives liées ne sera possible que si les statuts le prévoient. La LNM ne devrait pas s'écarter de la nouvelle législation dans ce domaine, c'est pourquoi un renvoi au code des obligations est préférable à une énumération des dispositions particulières.

La nouvelle version de l'article 22, 1<sup>er</sup> alinéa, ne prévoit pas non plus de disposition particulière concernant le transfert des parts sociales d'une société à responsabilité limitée (S. à r. l.), car le code des obligations garantit un contrôle suffisant par l'exigence de la majorité des trois-quarts des associés.

Enfin, un renvoi à l'ordonnance sur la navigation maritime s'impose pour les mêmes raisons que celles exposées à l'article 10, 2<sup>e</sup> alinéa.

#### *Article 23*

Les modifications que nous vous avons proposées ci-dessus concernant les prescriptions légales en matière de nationalité pour les propriétaires de navires suisses rendent nécessaire un procédé analogue pour les sociétés commerciales ou les personnes morales jouant un rôle dans des entreprises propriétaires de navires.

#### *Article 24*

Lors de la révision de 1976 de la loi, le législateur a prévu la possibilité, admise jusqu'ici à titre exceptionnel uniquement, de financer un navire suisse aussi à l'aide de capitaux étrangers, assujettissant un tel financement à quatre conditions:

- l'entreprise suisse doit justifier, en fournissant un certificat de financement complet, de quelle manière elle a obtenu les capitaux étrangers, sans qu'il ne soit porté atteinte à son droit de disposer du navire;
- le créancier étranger est obligé d'accepter le remboursement immédiat de ses fonds à la demande de l'Office suisse de la navigation maritime, sans que ne soit observé le délai légal de préavis;
- les capitaux étrangers ne peuvent pas constituer plus de la moitié de la valeur comptable du navire;

– les capitaux empruntés étrangers ne doivent pas porter atteinte à l'influence suisse qui doit pouvoir s'exercer sur l'entreprise et la conduite du navire.

L'application des plafonds existants pour la participation étrangère devient de plus en plus discutable et difficile en raison de l'interdépendance croissante des marchés monétaires et des capitaux. Cela remet surtout en question la troisième des conditions citées plus haut, à savoir celle qui a trait à la limitation de l'investissement de fonds étrangers. Nous aurions pour cette raison recours immédiatement après son entrée en vigueur, à la norme de délégation que nous vous proposons, afin que le financement intégral d'un navire suisse par des moyens financiers étrangers soit rendu possible. Simultanément, la couverture en fonds propres d'une partie de la valeur de la flotte devrait être maintenue, tout en réduisant la marge actuelle de 25 à 20 pour cent. Le renouvellement de l'action de cautionnement pour des navires battant pavillon suisse, récemment proposé par le Conseil fédéral (FF 1992 I 1) vise d'ailleurs le même objectif, à savoir que ce cautionnement devrait s'étendre désormais aux prêts étrangers en monnaie étrangère.

#### *Article 25*

Il ne s'agit ici que d'un simple ajustement rédactionnel qui s'impose du fait que les dispositions mentionnées à l'article 25 ne comportent désormais plus les conditions mêmes, mais les seuls principes régissant l'enregistrement.

#### *Article 30, alinéas 2 et 2<sup>bis</sup>*

Selon la version actuelle de l'article 30 de la loi sur la navigation maritime, il existe, en ce qui concerne la dimension des navires admis au registre des navires suisses, un seuil absolu de 300 t de jauge brute. Certes, les propriétaires de bâtiments plus petits ont la possibilité d'obtenir le pavillon suisse par le biais d'une inscription au registre des yachts, mais dans ce cas, l'usage commercial de leur bâtiment leur est interdit. Il est par ailleurs impossible de grever les yachts de droits réels.

L'établissement d'une dimension minimale pour les navires est conforme aux usages internationaux et se justifie dans la mesure où les règles valables pour la construction ou l'armement des navires ne sauraient simplement s'appliquer à des bâtiments de taille plus modeste. De ce point de vue, il est incontestablement justifié de s'en tenir à la distinction de principe entre la navigation de plaisance pour les bâtiments plus petits, d'une part, et la navigation commerciale pour les navires d'une dimension supérieure, d'autre part. Le seul défaut de la solution actuelle réside dans sa rigidité. C'est ainsi que des navires jaugeant à peine moins de 300 t brutes, mais satisfaisant tout de même aux normes internationales de sûreté et d'armement, ne peuvent être admis que dans le registre des yachts, avec des possibilités d'utilisation très restreintes (pas d'utilisation commerciale, pas de possibilité d'hypothéquer).

Le complément à l'article 30, alinéa 2<sup>bis</sup>, qui a été proposé, devrait introduire une certaine souplesse dans cette réglementation rigide, sans porter atteinte à la répartition mentionnée ci-dessus entre navigation commerciale avec grands navires et navigation d'agrément avec des bâtiments de taille plus modeste; cela est d'ailleurs confirmé par le caractère exceptionnel de l'alinéa 2<sup>bis</sup>. L'exception

ne se réfère cependant qu'à la taille du bateau pendant que toutes les autres conditions doivent être remplies comme pour les grands navires. L'admission exceptionnelle d'un petit bateau requiert par ailleurs qu'un intérêt suisse particulier existe pour l'enregistrement, ce qui à son tour présuppose un lien particulier entre la Suisse et l'embarcation. Ainsi, au sens de la nouvelle disposition, les liens entre le bateau et le pavillon suisse pourraient seulement être admis, à titre d'exemple, pour un bâtiment utilisé par l'industrie suisse du tourisme et qui, en vertu de caractéristiques bien précises, aurait des rapports étroits avec un endroit ou une région déterminé de la Suisse. Il conviendrait donc d'appliquer cette disposition de manière restrictive.

En même temps, nous adaptons la terminologie du 2<sup>e</sup> alinéa à celle de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (RS 0.747.305.412), qui a introduit le terme «jauge brute» au lieu de «tonne brute».

#### *Article 33, 2<sup>e</sup> alinéa*

L'article 33, 2<sup>e</sup> alinéa, règle dans tous les détails les données que doit contenir une requête d'enregistrement. Etant donné que la présente révision de la loi vise au transfert, dans une ordonnance, des dispositions de détail relatives à l'enregistrement des navires qui sont actuellement réglées par la loi, nous vous proposons ici encore d'en fixer seulement le principe dans la loi.

#### *Article 34*

La norme de délégation créée en vertu du nouvel alinéa 2 de l'article 33 comprend aussi la compétence de déterminer les documents à produire à l'appui d'une requête d'enregistrement. L'actuel article 34 peut donc être supprimé sans être remplacé.

#### *Article 35, 1<sup>er</sup> alinéa*

Afin que les conditions d'enregistrement applicables à la navigation *non commerciale* concordent avec celles qui sont exigées pour la *navigation professionnelle*, une référence aux dispositions légales prévues aux articles 20 et 21 de la loi fédérale est recommandée.

#### *Article 37, 3<sup>e</sup> alinéa*

L'article 37, 3<sup>e</sup> alinéa, sera adapté aux modifications de l'article 24.

#### *Article 46, 1<sup>er</sup> alinéa*

Comme pour les modifications précédentes, il ne s'agit ici que d'une simple rectification des numéros d'articles auxquels la disposition se réfère.

#### *Article 56*

La modification proposée ici n'est que formelle et a uniquement trait au titre marginal. Compte tenu des tâches du capitaine décrites dans cet article, le titre marginal «Attributions d'état civil» nous semble trop restrictif, de sorte que nous vous proposons de le remplacer par celui de «tâches de droit civil».

*Article 60, 1<sup>er</sup> alinéa*

On devrait profiter de l'occasion offerte par la présente révision pour remplacer une désignation de l'équipage qui prête à confusion. La formule «le capitaine et les autres marins» utilisée pour désigner l'équipage à l'article 60, 1<sup>er</sup> alinéa, a parfois été mal comprise dans la mesure où le capitaine était considéré comme faisant partie des marins. C'est précisément dans le contexte du contrat d'engagement (art. 68 ss LNM) qu'il importe de relever que contrairement aux marins, le capitaine est engagé aux termes d'un contrat de travail régi par le code des obligations et non pas d'un contrat d'engagement. C'est la raison pour laquelle nous vous proposons de trouver ici un libellé plus clair.

*Article 61, 1<sup>er</sup> alinéa*

Dans l'intérêt de l'approvisionnement économique du pays, il est important de prévoir toujours un nombre suffisant de ressortissants suisses à bord des navires suisses. Mais fixer par la loi un nombre minimal de capitaines et de marins de nationalité suisse à bord des navires suisses ne constitue pas le meilleur moyen, étant donné que les salaires en vigueur au sein de la marine internationale ne sont pas susceptibles de convaincre un grand nombre de Suisses d'entamer une carrière professionnelle sur mer. On sait par ailleurs que le recrutement de marins dans un pays sans littoral est plus difficile que dans des pays côtiers au bénéfice d'une tradition maritime de longue date. Il serait bien plus judicieux ici de verser des paiements compensatoires directs aux salariés, ainsi que le démontre avec éloquence un train de mesures qui a démarré avec succès (cf. FF 1989 I 1145).

*Article 87, 2<sup>e</sup> alinéa*

En ce qui concerne les délais de prescription, la loi se fonde dans une large mesure sur le code des obligations. A l'article 87, 2<sup>e</sup> alinéa, elle prévoit toutefois un délai de prescription spécial d'une année en cas de location d'un navire, de contrat d'affrètement et de contrat de transport maritime. Selon la version actuelle, ce délai ne doit toutefois pas s'appliquer aux cas de dol et de faute grave; pour ce qui est du contrat de transport maritime, la loi fédérale contredit ainsi l'article 3, paragraphe 6, de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance (RO 1954 758), ratifiée par la Suisse en 1954, qui prévoit expressément «en tout cas» un délai de prescription d'une année. Lors de la ratification de la convention mentionnée, on a omis d'adapter la loi sur la navigation maritime. Afin d'harmoniser le droit suisse avec le droit international, nous vous proposons donc une adaptation correspondante de l'article 87, 2<sup>e</sup> alinéa. C'est dans l'intérêt d'une réglementation uniforme en matière de délais de prescription pour les trois types de contrats dont il est question dans cet alinéa et d'une mise sur un pied d'égalité des parties engagées dans un transport maritime, que nous vous recommandons de ne pas limiter la modification au seul contrat de transport maritime, mais de l'étendre au contrat de location de navires et au contrat d'affrètement.

*Article 91, 3<sup>e</sup> alinéa*

Selon l'article 91, 3<sup>e</sup> alinéa, les dispositions du code des obligations (CO; RS 220) s'appliquent «en principe» également à la location et à la sous-location d'un

s'appliquent «en principe» également à la location et à la sous-location d'un navire. Compte tenu de la modification étendue de la législation du bail à loyer entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 1990, modification qui prévoit de nombreuses normes spécifiques pour la location de locaux d'habitation et commerciaux, il semble opportun de formuler désormais avec une plus grande précision la référence générale auxdites dispositions. Il est évident que les prescriptions spéciales contenues dans la loi sur la navigation maritime, telles que celles qui ont trait à l'autorisation d'une sous-location, aux prescriptions formelles pour le contrat de location ou aux délais de résiliation, l'emportent sur les dispositions correspondantes du code des obligations relevant du droit de bail à loyer. Mais même après le nouveau libellé de l'article 91, 3<sup>e</sup> alinéa, les dispositions des articles 255, 256, 1<sup>er</sup> alinéa, 257, 257c, 257f, 1<sup>er</sup> alinéa, 257g, 258, 1<sup>er</sup> alinéa, 259a, 1<sup>er</sup> alinéa, 259b à 259f, 261, 261a, 266, 266a, 266g, 266h, 267, 1<sup>er</sup> alinéa, et 267a du code des obligations peuvent notamment s'appliquer sans problèmes à la location de navires.

Les dispositions suivantes du code des obligations ne sont, par contre, pas applicables à la location de navires:

- L'article 256, 2<sup>e</sup> alinéa, selon lequel des dérogations concernant l'état approprié de l'objet de location par le moyen de conditions générales préimprimées est contraire à la pratique de la navigation; les locations de navires sont en effet régulièrement conclues au moyen de formulaires standard des grandes organisations maritimes. La disposition en question irait donc à l'encontre des coutumes et usages internationaux.
- L'obligation du bailleur de fournir des renseignements, stipulée à l'article 256a, ne saurait pas non plus s'appliquer à la location de navires.
- De même, si l'on reprenait l'article 257a relatif à la réglementation des frais accessoires pour l'appliquer aux navires, cela conduirait à une certaine confusion, étant donné qu'un usage international, non conforme au droit de bail suisse, s'est déjà instauré en la matière.
- Il en va encore de même de la possibilité de résilier le contrat en cas de retard de paiement (art. 257d). Une résiliation sans préavis ne saurait entrer en ligne de compte pour les locations de navires; un tel cas devrait plutôt être traité selon les règles concernant la demeure qui font l'objet de l'article 107 CO.

#### *Article 92, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> alinéas*

La deuxième partie du 4<sup>e</sup> alinéa de l'article 92 se réfère aux dispositions des articles 259, 2<sup>e</sup> alinéa, et 260 de l'ancien droit de bail à loyer qui prévoyaient respectivement le principe de l'«achat rompt les baux» et la possibilité de l'annotation d'un bail au registre foncier.

L'article 261 du nouveau droit prévoit désormais que même en cas d'aliénation, les rapports juridiques résultant d'un bail à loyer passent à l'acquéreur avec la propriété de la chose. L'annotation d'un bail au registre foncier est maintenant réglée à l'article 261b sans autre modification matérielle. Etant donné que l'article 91, 3<sup>e</sup> alinéa, LNM, se réfère d'une manière générale aux dispositions du code des obligations en matière de baux à loyer, il n'est pas nécessaire de mentionner expressément l'article 261; une référence à l'article 261b CO est par

contre indispensable, car le droit d'une annotation pour la location de navires ne saurait découler de cette disposition qui a sinon expressément trait aux biens fonciers. Dans l'intérêt d'une meilleure systématique du texte, nous vous recommandons de prévoir un alinéa séparé pour le droit à l'annotation.

*Article 118, 1<sup>er</sup> alinéa*

Par le présent message, nous vous avons recommandé l'adhésion de la Suisse au Protocole de 1990 sur le transport par mer de passagers et de leurs bagages. Il convient de tenir compte de cette modification de la situation juridique internationale par un renvoi, à l'article 118, 1<sup>er</sup> alinéa, au protocole en question, mais en soulignant expressément que celui-ci ne peut prendre effet sur le plan national qu'après son entrée en vigueur au niveau du droit international.

*Article 121, 2<sup>e</sup> alinéa*

Puisqu'au chiffre 122, nous avons soumis à votre approbation la Convention internationale de 1989 sur l'assistance, il convient de procéder aux adaptations nécessaires dans la loi sur la navigation maritime dans la perspective de l'entrée en vigueur de ladite convention. C'est la raison pour laquelle l'article 121, 2<sup>e</sup> alinéa, LNM, doit mentionner la Convention de 1989 en lieu et place de celle de 1910. Cette modification permet non seulement d'harmoniser le droit interne avec le droit international, mais encore de faire appliquer les dispositions de la nouvelle convention à tous les navires sous pavillon suisse. Il s'ensuit que les bâtiments suisses sont régis par la Convention de 1989 également dans les eaux d'Etats non contractants, dans la mesure où le droit suisse est applicable selon les règles du droit privé international.

L'article 13, 2<sup>e</sup> alinéa, de la Convention internationale de 1989 sur l'assistance réserve expressément la possibilité aux Etats Parties de désigner, en vertu de leur législation nationale et parmi les nombreux propriétaires de biens sauvés, la partie qui s'acquittera de la rémunération de l'assistant, cette partie ayant bien entendu un droit de recours contre les autres propriétaires concernés. Cette disposition est conforme à l'actuel article 121, 2<sup>e</sup> alinéa, de la loi sur la navigation maritime, article inséré en 1952 afin d'«éviter que l'armateur qui a prêté assistance (ou l'assistant) ne se retourne contre le propriétaire de chaque valeur sauvée, c'est-à-dire contre un grand nombre de chargeurs» (FF 1952 I 315). Comme ces considérations sont toujours d'actualité aujourd'hui, nous vous proposons de les maintenir ici dans la version de la Convention de 1989 sur l'assistance. La notion d'«assistance» doit être comprise à la lumière de la terminologie utilisée dans la convention et elle comprend «tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux» (art. 1, let. a) de la Convention de 1989 sur l'assistance).

La nouvelle convention sur l'assistance n'est pas encore entrée en vigueur. Dans l'intérêt du parallélisme précité entre droit interne et droit international, nous avons l'intention d'attendre que la Convention de 1989 prenne effet pour notre pays avant de mettre en vigueur la nouvelle version du présent article.



*Article 122, 2<sup>e</sup> alinéa*

Selon l'article 122, 2<sup>e</sup> alinéa, l'avarie commune est régie par les règles d'York et d'Anvers, dans la teneur adoptée à Hambourg en 1974. Ces règles aujourd'hui mondialement reconnues sont l'œuvre du Comité maritime international, un comité d'éminents experts du droit maritime. L'adaptation la plus récente remonte à l'été 1990. Afin que la loi sur la navigation maritime ne doive pas être révisée à chaque nouvelle modification des règles, nous vous recommandons de maintenir leur validité de principe, en laissant au Conseil fédéral le soin de déterminer la version valable.

*Article 126, 2<sup>e</sup> alinéa*

En vertu de l'article 5, 3<sup>e</sup> alinéa, LNM, le Conseil fédéral a fixé, par le biais d'une modification de l'ordonnance sur la navigation maritime (art. 44a), les nouvelles limites maximums de responsabilité pour les armateurs de bateaux de la navigation intérieure (cf. à ce propos la FF 1986 II 782). Or, l'article 126, 2<sup>e</sup> alinéa, cite encore les anciennes limites, même si celles-ci n'ont plus aucune importance matérielle depuis la modification de l'ordonnance sur la navigation maritime. Afin de remédier à cette situation juridique susceptible de prêter à confusion, nous vous proposons de supprimer les lettres a et b du 2<sup>e</sup> alinéa de l'article 126.

*Article 148*

De plus en plus souvent, les conventions internationales prescrivent obligatoirement la tenue de certains documents. L'article 148 mentionne l'«obligation légale» de tenir et de conserver en bonne et due forme les livres prévus par la loi. Ce libellé n'est pas entièrement clair, dans la mesure où l'on ne sait pas vraiment si les documents prescrits par les conventions internationales tombent également sous le coup de cette règle pénale. Afin de parer à tout malentendu éventuel, nous vous proposons une mention expresse des conventions internationales dans le texte de la loi. Nous procédons parallèlement à une structuration plus claire du texte, structuration n'entraînant aucune modification matérielle.

*Article 158, 5<sup>e</sup> alinéa*

L'origine de la présente réglementation, selon laquelle les amendes versées à l'Office suisse de la navigation maritime doivent être utilisées pour venir en aide aux marins nécessiteux, remonte à l'arrêté du 20 janvier 1942 concernant le contrat d'engagement des marins. Cette disposition n'a certes pas perdu sa raison d'être fondamentale au cours des ans, mais une analyse du développement du fonds permet de constater que l'on n'y a que très rarement recouru. Depuis ces trente dernières années, seuls 72 000 francs ont été prélevés, alors que l'encaisse actuelle équivaut à plus de 290 000 francs. Le recours relativement peu fréquent à ce fonds s'explique surtout par le fait qu'en règle générale, les marins sont eux aussi suffisamment couverts par le système d'assurance sociale mis sur pied en Suisse depuis la fin de la Seconde Guerre mondiale.

C'est la raison pour laquelle nous recommandons de diversifier les affectations possibles des ressources; mis à part une extension des prestations aux membres nécessiteux des familles de marins, l'Office suisse de la navigation maritime devrait aussi avoir la possibilité de récompenser des prestations particulières de

marins naviguant sous pavillon suisse – en cas de sauvetage de vies humaines en mer, par exemple – ou de soutenir, par le biais de contributions, la publication d'ouvrages concernant la navigation maritime suisse. Des contributions pourraient également être envisagées pour des projets de recherches scientifiques, par exemple dans le domaine du droit maritime, à condition que celles-ci soient d'un intérêt pour la navigation maritime suisse. Les prestations de prévoyance devraient cependant garder la priorité. L'ordre des priorités et la description exacte des affectations possibles devront être fixés par un règlement édicté par le Département fédéral des affaires étrangères en tant qu'autorité de surveillance.

### **23 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel**

Les modifications proposées de la loi n'entraînent pas de dépenses supplémentaires pour la Confédération et n'ont aucun effet sur l'état du personnel.

### **24 Programme de la législature**

Le projet a été annoncé dans le programme de la législature 1991 – 1995.

### **25 Relation avec le droit européen**

Pour autant qu'il ne s'agisse pas d'adaptations au droit international compatible avec le droit européen (cf. ch. 15), les présentes modifications de la loi visent avant tout à un transfert dans l'ordonnance des conditions détaillées régissant l'enregistrement des navires suisses. La flexibilité ainsi visée permettra, dans le futur, une adaptation du droit suisse en matière de registre au droit européen, au cas où celle-ci devrait s'avérer nécessaire.

### **26 Constitutionnalité**

Selon l'article 24<sup>ter</sup> de la constitution, la législation sur la navigation maritime est du domaine de la Confédération.

Les modifications qui vous sont proposées se fondent en principe sur cette règle constitutionnelle, ainsi que sur les articles 64 et 64<sup>bis</sup> de la constitution relatifs à la compétence de droit civil et pénal de la Confédération.

**Arrêté fédéral  
concernant des conventions internationales  
relatives à la navigation maritime**

du

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu l'article 8 de la constitution;  
vu le message du Conseil fédéral du 19 février 1992<sup>1)</sup>,  
*arrête:*

**Article premier**

<sup>1</sup> Les conventions suivantes sont approuvées:

- a. Convention du 10 mars 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime;
- b. Protocole du 10 mars 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental;
- c. Convention internationale de 1989 sur l'assistance;
- d. Protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier ces conventions.

**Art. 2**

Le présent arrêté n'est pas soumis au référendum en matière de traités internationaux.

35140

<sup>1)</sup> FF 1992 II 1533

# Loi sur la navigation maritime

## Modification du

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu le message du Conseil fédéral du 19 février 1992<sup>1)</sup>,  
*arrête:*

### I

La loi fédérale du 23 septembre 1953<sup>2)</sup> sur la navigation maritime sous pavillon suisse est modifiée comme il suit:

*Art. 10, 2<sup>e</sup> al.*

<sup>2</sup> Sauf dispositions contraires de la présente loi ou des ordonnances qui en découlent, la législation fédérale sur le registre des bateaux s'applique par analogie à la tenue du registre des navires suisses.

*Art. 19*

III. Entreprises  
privées  
1. Droit à  
l'enregistrement

Les entreprises individuelles, les sociétés commerciales et les sociétés coopératives (entreprises), inscrites en Suisse dans le registre du commerce, qui répondent aux conditions selon les articles 20 à 24 et dont le siège et le centre réel de leurs activités se trouvent en Suisse peuvent faire enregistrer à leur nom leurs navires dans le registre des navires suisses.

*Art. 20*

2. Nationalité  
et domicile

Aussi longtemps que le droit international n'en dispose pas autrement, le Conseil fédéral détermine les conditions en matière de nationalité et de domicile auxquelles doivent satisfaire les personnes physiques, les propriétaires d'une entreprise individuelle, les associés, les commanditaires, les actionnaires, les associés d'une société coopérative ou d'autres bénéficiaires de parts, ainsi que tous les gérants d'une société en nom collectif, en commandite ou à responsabilité limitée.

<sup>1)</sup> FF 1992 II 1533

<sup>2)</sup> RS 747.30

*Art. 21*

3. Organes  
d'adminis-  
tration et de  
contrôle

Aussi longtemps que le droit international n'en dispose pas autrement, le Conseil fédéral détermine les conditions en matière de nationalité et de domicile auxquelles doivent satisfaire les organes d'administration et de direction d'une société anonyme, d'une société en commandite par actions, d'une société à responsabilité limitée ou d'une société coopérative, ainsi que les personnes chargées du contrôle de ces sociétés.

*Art. 22, 1<sup>er</sup> al.*

<sup>1</sup> Les actions sont nominatives; la société peut, en respectant les dispositions du code des obligations<sup>1)</sup>, refuser l'approbation du transfert d'actions nominatives notamment lorsque l'acquéreur ne remplit pas les conditions posées par la présente loi ou par les ordonnances qui en découlent.

*Art. 23*

5. Sociétés et  
créanciers  
intéressés

Le Conseil fédéral détermine, au sens des articles 20 et 21, les conditions auxquelles doivent satisfaire les sociétés commerciales ou les personnes morales jouant un rôle dans des entreprises propriétaires de navires:

- a. A titre d'associé, de commanditaire, d'actionnaire, d'associé d'une société coopérative ou d'autre bénéficiaire de parts;
- b. A titre de créancier de capitaux investis d'origine suisse ou d'usufruitier, ou en vertu d'autres droits particuliers;
- c. A titre d'organe de contrôle.

*Art. 24*

6. Moyens  
financiers

<sup>1</sup> Aussi longtemps que le droit international n'en dispose pas autrement, le Conseil fédéral édicte des prescriptions relatives aux fonds propres requis du propriétaire, ainsi qu'à l'origine des capitaux empruntés qu'il a investis dans son navire.

<sup>2</sup> Le propriétaire doit disposer de fonds propres représentant au moins 20 pour cent de la valeur comptable des navires enregistrés à son nom; pour chaque navire dont l'enregistrement est requis, le prix d'achat est considéré comme première valeur comptable.

<sup>3</sup> Le Conseil fédéral détermine jusqu'à quel degré et pour quelle durée les fonds propres, à la suite de pertes, peuvent rester en-dessous de la limite fixée selon le 2<sup>e</sup> alinéa.

<sup>1)</sup> RS 220

*Art. 25*7. Déclaration  
d'état conforme

L'Office suisse de la navigation maritime délivre une déclaration d'état conforme lorsque les conditions selon les articles 18 à 24 sont remplies.

*Art. 30, al. 2 et 2<sup>bis</sup>*

<sup>2</sup> Ne peuvent être admis à la navigation que les bâtiments de mer aptes à la navigation, ayant une jauge brute d'au moins 300 tonneaux et classés par l'une des sociétés de classification reconnues par l'Office suisse de la navigation maritime.

<sup>2bis</sup> Exceptionnellement, l'Office suisse de la navigation maritime peut admettre à la navigation des navires ayant une jauge brute de moins de 300 tonneaux, pour autant que l'enregistrement soit justifié en raison d'un intérêt suisse particulier.

*Art. 33, 2<sup>e</sup> al.*

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral détermine les données à indiquer dans la requête, ainsi que les pièces justificatives à joindre à la requête.

*Art. 34**Abrogé**Art. 35, 1<sup>er</sup> al.*

<sup>1</sup> Exceptionnellement, le Département fédéral des affaires étrangères peut, aux conditions qu'il fixera de cas en cas, autoriser l'enregistrement dans le registre des navires suisses d'un bâtiment appartenant à une personne physique, une société commerciale ou une personne morale qui répond aux exigences légales selon les articles 20 et 21 et qui exploite un navire à des fins philanthropiques, humanitaires, scientifiques, culturelles ou à d'autres fins analogues.

*Art. 37, 3<sup>e</sup> al.*

<sup>3</sup> Une hypothèque ne peut être inscrite dans le registre des navires suisses que si l'Office suisse de la navigation maritime atteste que les dispositions de l'article 24, 1<sup>er</sup> alinéa, concernant l'origine des capitaux empruntés, sont respectées.

*Art. 46, 1<sup>er</sup> al.*

<sup>1</sup> Qu'il soit ou non propriétaire du navire, l'armateur d'un bâtiment suisse doit remplir les conditions auxquelles doit satisfaire le pro-

priétaire selon les articles 18 à 23, ainsi que celles qui sont prescrites par le Conseil fédéral concernant l'origine des capitaux investis dans son entreprise. Il doit observer également, en ce qui concerne l'équipage, les prescriptions de nationalité.

*Art. 56, titre marginal*

Tâches de droit  
civil

*Art. 60, 1<sup>er</sup> al.*

<sup>1</sup> Sont membres de l'équipage le capitaine et les marins qui ont un emploi à bord et qui sont inscrits sur le rôle d'équipage.

*Art. 61, 1<sup>er</sup> al.*

<sup>1</sup> Le Conseil fédéral peut édicter des prescriptions concernant le nombre minimal de capitaines et de marins de nationalité suisse à bord des navires suisses.

*Art. 87, 2<sup>e</sup> al.*

<sup>2</sup> Toutes les actions dérivant de la location d'un navire, d'un contrat d'affrètement et d'un contrat de transport maritime se prescrivent par un an; en cas de contrat de location ou d'affrètement, à partir de l'expiration du contrat et en cas de contrat de transport, à partir du jour où la marchandise a été livrée au destinataire ou aurait dû lui être livrée.

*Art. 91, 3<sup>e</sup> al.*

<sup>3</sup> La location et la sous-location du navire sont soumises aux dispositions générales du code des obligations<sup>1)</sup> en matière de droit de bail à loyer, dans la mesure où ces dispositions sont compatibles avec les particularités de la navigation maritime.

*Art. 92, 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> al. (nouveau)*

<sup>4</sup> Le contrat de location conclu pour une durée indéterminée peut être résilié en tout temps moyennant un délai de résiliation de quatre mois.

<sup>1)</sup> RS 220

<sup>5</sup> La location d'un navire peut faire l'objet d'une annotation au registre des navires suisses selon l'article 261b du code des obligations<sup>1)</sup>.

*Art. 118, 1<sup>er</sup> al.*

<sup>1</sup> La responsabilité du transporteur et de ses auxiliaires envers les passagers et leurs bagages est régie par l'article premier et les articles 3 à 21 de la Convention d'Athènes du 13 décembre 1974<sup>2)</sup> relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, ainsi que par les protocoles afférents de 1976<sup>3)</sup> et de 1990<sup>4)</sup>, lorsque ceux-ci seront entrés en vigueur.

*Art. 121, 2<sup>e</sup> al.*

<sup>2</sup> Les dispositions de la Convention internationale du 28 avril 1989<sup>5)</sup> sur l'assistance s'appliquent à la navigation maritime sous pavillon suisse. Le paiement de la rémunération doit être effectué par le propriétaire du navire assisté. Celui-ci peut recourir contre les personnes qui ont droit aux autres valeurs sauvées en proportion de leur part respective.

*Art. 122, 2<sup>e</sup> al.*

<sup>2</sup> Les règles d'York et d'Anvers régissent l'avarie commune. Le Conseil fédéral en détermine les dispositions et la version applicables.<sup>6)</sup>

*Art. 126, 2<sup>e</sup> al.*

<sup>2</sup> La responsabilité de l'armateur est régie par les articles 48, 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> alinéas, et 49, avec cette différence qu'elle est restreinte en fonction des limites maximums fixées par le Conseil fédéral. En ce qui concerne la limitation de la responsabilité, le propriétaire du bateau, le fréteur et le transporteur sont assimilés à l'armateur.

*Art. 148*

Le capitaine d'un navire suisse qui aura contrevenu aux obligations légales ou conventionnelles

- a. De tenir et de conserver en bonne et due forme le livre de bord, le rôle d'équipage, le journal des machines ou d'autres livres, procès-verbaux et pièces de contrôle,

Négligence  
dans la tenue  
des livres de  
bord

<sup>1)</sup> RS 220

<sup>2)</sup> RS 0.747.356.1

<sup>3)</sup> RS 0.747.356.11

<sup>4)</sup> RO ...

<sup>5)</sup> RO ...

<sup>6)</sup> Annexe IX de la présente loi.



b. De garder à bord les livres, les papiers, les actes et les documents réglementaires,  
sera puni de l'amende.

*Art. 158, 5<sup>e</sup> al.*

<sup>5</sup> Les amendes doivent être versées à l'Office suisse de la navigation maritime, qui les utilise à des fins de prévoyance en faveur des marins et des membres de leur famille. L'Office suisse de la navigation maritime peut aussi utiliser ces fonds pour soutenir des actions visant notamment à promouvoir la navigation maritime sous pavillon suisse ou pour verser des primes récompensant des prestations particulières fournies par des marins. Le Département fédéral des affaires étrangères édicte un règlement relatif à l'affectation de ces fonds.

## II

<sup>1</sup> La présente loi est sujette au référendum facultatif.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral fixe la date de l'entrée en vigueur.

35140

## Convention

*Texte original*

# **pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime**

---

*Les Etats Parties à la présente Convention,*

ayant présents à l'esprit les buts et principes de la Charte des Nations Unies concernant le maintien de la paix et de la sécurité internationales et le développement de relations amicales et de la coopération entre les Etats,

reconnaissant en particulier que chacun a droit à la vie, à la liberté et à la sécurité de sa personne, ainsi qu'il est prévu dans la Déclaration universelle des droits de l'homme et dans le Pacte international relatif aux droits civils et politiques,

profondément préoccupés par l'escalade, dans le monde entier, des actes de terrorisme, sous toutes ses formes, qui mettent en danger ou anéantissent des vies humaines innocentes, compromettent les libertés fondamentales et portent gravement atteinte à la dignité des personnes,

considérant que les actes illicites dirigés contre la sécurité de la navigation maritime compromettent la sécurité des personnes et des biens, gênent sérieusement l'exploitation des services maritimes et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de la navigation maritime,

considérant que de tels actes préoccupent gravement la communauté internationale dans son ensemble,

convaincus de l'urgente nécessité de développer une coopération internationale entre les Etats en ce qui concerne l'élaboration et l'adoption de mesures efficaces et pratiques destinées à prévenir tous les actes illicites dirigés contre la sécurité de la navigation maritime, et à poursuivre et punir leurs auteurs,

rappelant la résolution 40/61 de l'Assemblée générale des Nations Unies du 9 décembre 1985, par laquelle il est notamment «demandé instamment à tous les Etats, unilatéralement et en collaboration avec les autres Etats, ainsi qu'aux organes compétents de l'Organisation des Nations Unies, de contribuer à l'élimination progressive des causes sous-jacentes du terrorisme international et de prêter une attention spéciale à toutes les situations – notamment le colonialisme, le racisme, les situations qui révèlent des violations massives et flagrantes des droits de l'homme et des libertés fondamentales et celles qui sont liées à l'occupation étrangère – qui pourraient susciter des actes de terrorisme international et compromettre la paix et la sécurité internationales»,

rappelant en outre que la résolution 40/61 «condamne sans équivoque comme criminels tous les actes, méthodes et pratiques de terrorisme, où qu'ils se produisent et quels qu'en soient les auteurs, notamment ceux qui compromettent les relations amicales entre les Etats et la sécurité de ceux-ci»,

rappelant également que, par la résolution 40/61, l'Organisation maritime internationale était invitée à «étudier le problème du terrorisme exercé à bord de navires ou contre des navires, en vue de formuler des recommandations sur les mesures qu'il y aurait lieu de prendre»,

ayant présente à l'esprit la résolution A.584 (14), en date du 20 novembre 1985, de l'Assemblée de l'Organisation maritime internationale, qui demandait la mise au point de mesures visant à prévenir les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et de leurs équipages,

notant que les actes de l'équipage qui relèvent de la discipline normale du bord ne sont pas visés par la présente Convention,

affirmant qu'il est souhaitable de garder à l'étude les règles et normes relatives à la prévention et au contrôle des actes illicites contre les navires et les personnes se trouvant à bord de ces navires, en vue de les mettre à jour selon que de besoin, et, à cet égard, prenant note avec satisfaction des mesures visant à prévenir les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et la sûreté de leurs passagers et de leurs équipages, recommandées par le Comité de la sécurité maritime de l'Organisation maritime internationale,

affirmant en outre que les questions qui ne sont pas réglementées par la présente Convention continueront d'être régies par les règles et principes du droit international général,

reconnaissant la nécessité pour tous les Etats, dans la lutte contre les actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, de respecter strictement les règles et principes du droit international général,

sont convenus de ce qui suit:

### **Article premier**

Aux fins de la présente Convention, «navire» désigne un bâtiment de mer de quelque type que ce soit qui n'est pas attaché en permanence au fond de la mer et englobe les engins à portance dynamique, les engins submersibles et tous les autres engins flottants.

### **Article 2**

1. La présente Convention ne s'applique pas:

- a) aux navires de guerre; ou
- b) aux navires appartenant à un Etat ou exploités par un Etat lorsqu'ils sont utilisés comme navires de guerre auxiliaires ou à des fins de douane ou de police; ou
- c) aux navires qui ont été retirés de la navigation ou désarmés.

2. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte aux immunités dont jouissent les navires de guerre et les autres navires d'Etat utilisés à des fins non commerciales.

**Article 3**

1. Commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement:

- a) s'empare d'un navire ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence; ou
- b) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un navire, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire; ou
- c) détruit un navire ou cause à un navire ou à sa cargaison des dommages qui sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire; ou
- d) place ou fait placer sur un navire, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou une substance propre à détruire le navire ou à causer au navire ou à sa cargaison des dommages qui compromettent ou sont de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire; ou
- e) détruit ou endommage gravement des installations ou services de navigation maritime ou en perturbe gravement le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité de la navigation d'un navire; ou
- f) communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité de la navigation d'un navire; ou
- g) blesse ou tue toute personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec l'une des infractions prévues aux alinéas a) à f), que celle-ci ait été commise ou tentée.

2. Commet également une infraction pénale toute personne qui:

- a) tente de commettre l'une des infractions prévues au paragraphe 1; ou
- b) incite une autre personne à commettre l'une des infractions prévues au paragraphe 1, si l'infraction est effectivement commise, ou est de toute autre manière le complice de la personne qui commet une telle infraction; ou
- c) menace de commettre l'une quelconque des infractions prévues aux alinéas b), c) et e) du paragraphe 1, si cette menace est de nature à compromettre la sécurité de la navigation du navire en question, ladite menace étant ou non assortie, selon la législation nationale, d'une condition visant à contraindre une personne physique ou morale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque.

**Article 4**

1. La présente Convention s'applique si le navire navigue ou si, d'après son plan de route, il doit naviguer dans des eaux, à travers des eaux ou en provenance d'eaux situées au-delà de la limite extérieure de la mer territoriale d'un seul Etat, ou des limites latérales de sa mer territoriale avec les Etats adjacents.

2. Dans les cas où la Convention n'est pas applicable conformément au paragraphe 1, ses dispositions sont toutefois applicables si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat Partie autre que l'Etat visé au paragraphe 1.

**Article 5**

Tout Etat Partie réprime les infractions prévues à l'article 3 par des peines appropriées qui prennent en considération la nature grave de ces infractions.

**Article 6**

1. Tout Etat Partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues à l'article 3 quand l'infraction est commise:

- a) à l'encontre ou à bord d'un navire battant, au moment de la perpétration de l'infraction, le pavillon de cet Etat; ou
- b) sur le territoire de cet Etat, y compris sa mer territoriale; ou
- c) par un ressortissant de cet Etat.

2. Un Etat Partie peut également établir sa compétence aux fins de connaître de l'une quelconque de ces infractions:

- a) lorsqu'elle est commise par une personne apatride qui a sa résidence habituelle dans cet Etat; ou
- b) lorsque, au cours de sa perpétration, un ressortissant de cet Etat est retenu, menacé, blessé ou tué; ou
- c) lorsqu'elle est commise dans le but de contraindre cet Etat à accomplir un acte quelconque ou à s'en abstenir.

3. Tout Etat Partie qui a établi sa compétence pour les cas visés au paragraphe 2 le notifie au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (dénommé ci-après «le Secrétaire général»). Si ledit Etat Partie abroge ensuite cette législation, il le notifie au Secrétaire général.

4. Tout Etat Partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues à l'article 3 dans les cas où l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur son territoire et où il ne l'extrade pas vers l'un quelconque des Etats Parties qui ont établi leur compétence conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

5. La présente Convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément à la législation nationale.

**Article 7**

1. S'il estime que les circonstances le justifient et conformément à sa législation, tout Etat Partie sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction assure la détention de cette personne ou prend toutes autres mesures nécessaires pour assurer sa présence pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

2. Ledit Etat procède immédiatement à une enquête à titre préliminaire en vue d'établir les faits, conformément à sa propre législation.

3. Toute personne à l'égard de laquelle sont prises les mesures visées au paragraphe 1 du présent article est en droit:

- a) de communiquer sans retard avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité ou qui est autrement habilité à établir cette communication ou, s'il s'agit d'une personne apatride, de l'Etat sur le territoire duquel elle a sa résidence habituelle;
  - b) de recevoir la visite d'un représentant de cet Etat.
4. Les droits visés au paragraphe 3 s'exercent dans le cadre des lois et règlements de l'Etat sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction, étant entendu toutefois que ces lois et règlements doivent permettre la pleine réalisation des fins pour lesquelles les droits sont accordés en vertu du paragraphe 3.
5. Lorsqu'un Etat Partie a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, les Etats qui ont établi leur compétence conformément au paragraphe 1 de l'article 6 et, s'il le juge opportun, tous autres Etats intéressés. L'Etat qui procède à l'enquête à titre préliminaire visée au paragraphe 2 du présent article en communique rapidement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

#### **Article 8**

1. Le capitaine d'un navire d'un Etat Partie (l'«Etat du pavillon») peut remettre aux autorités de tout autre Etat Partie (l'«Etat destinataire») toute personne dont il a de sérieuses raisons de croire qu'elle a commis l'une des infractions prévues à l'article 3.
2. L'Etat du pavillon veille à ce que le capitaine de son navire soit tenu, lorsque cela est possible dans la pratique et si possible avant d'entrer dans la mer territoriale de l'Etat destinataire avec à son bord toute personne qu'il se propose de remettre conformément aux dispositions du paragraphe 1, de notifier aux autorités de l'Etat destinataire son intention de remettre cette personne et les raisons qui motivent cette décision.
3. L'Etat destinataire accepte la remise de ladite personne, sauf s'il a des raisons de croire que la Convention ne s'applique pas aux faits qui motivent la remise, et agit conformément aux dispositions de l'article 7. Tout refus de recevoir une personne doit être motivé.
4. L'Etat du pavillon veille à ce que le capitaine de son navire soit tenu de communiquer aux autorités de l'Etat destinataire les éléments de preuve ayant trait à l'infraction présumée qui sont en sa possession.
5. Un Etat destinataire qui a accepté la remise d'une personne conformément aux dispositions du paragraphe 3 peut à son tour demander à l'Etat du pavillon d'accepter la remise de cette personne. L'Etat du pavillon examine une telle demande et, s'il y donne suite, agit conformément aux dispositions de l'article 7. Si l'Etat du pavillon rejette une demande, il communique à l'Etat destinataire les raisons qui motivent cette décision.

**Article 9**

Aucune disposition de la présente Convention n'affecte de quelque façon que ce soit les règles du droit international concernant l'exercice de la compétence des Etats en matière d'enquête ou d'exécution à bord des navires qui ne battent pas leur pavillon.

**Article 10**

1. L'Etat Partie sur le territoire duquel l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert est tenu, dans les cas où l'article 6 s'applique, s'il ne l'extrade pas, de soumettre l'affaire, sans retard et sans aucune exception, que l'infraction ait été ou non commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale selon une procédure conforme à la législation de cet Etat. Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute autre infraction de caractère grave conformément aux lois de cet Etat.
2. Toute personne contre laquelle une procédure est engagée en raison d'une des infractions prévues à l'article 3 jouit de la garantie d'un traitement équitable à tous les stades de la procédure, y compris la jouissance de tous les droits et garanties prévus pour une telle procédure par les lois de l'Etat sur le territoire duquel elle se trouve.

**Article 11**

1. Les infractions prévues à l'article 3 sont de plein droit comprises comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre Etats Parties. Les Etats Parties s'engagent à comprendre ces infractions comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux.
2. Si un Etat Partie qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité est saisi d'une demande d'extradition par un autre Etat Partie avec lequel il n'est pas lié par un traité d'extradition, l'Etat Partie requis a la latitude de considérer la présente Convention comme constituant la base juridique de l'extradition en ce qui concerne les infractions prévues à l'article 3. L'extradition est subordonnée aux autres conditions prévues par le droit de l'Etat Partie requis.
3. Les Etats Parties que ne subordonnent pas l'extradition à l'existence d'un traité reconnaissent les infractions prévues à l'article 3 comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'Etat requis.
4. Si nécessaire, entre Etats Parties, les infractions prévues à l'article 3 sont considérées aux fins d'extradition comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration qu'en un lieu relevant de la juridiction de l'Etat Partie qui demande l'extradition.
5. Un Etat Partie qui reçoit plus d'une demande d'extradition émanant d'Etats qui ont établi leur compétence conformément aux dispositions de l'article 7 et qui décide de ne pas engager de poursuites tient dûment compte, lorsqu'il choisit l'Etat vers lequel l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction doit être extradé, des

intérêts et responsabilités de l'Etat Partie dont le navire battait le pavillon au moment de la perpétration de l'infraction.

6. Lorsqu'il examine une demande d'extradition soumise en vertu de la présente Convention au sujet de l'auteur présumé d'une infraction, l'Etat requis tient dûment compte de la question de savoir si cette personne peut exercer ses droits, tels que prévus au paragraphe 3 de l'article 7, dans l'Etat requérant.

7. S'agissant des infractions définies dans la présente Convention, les dispositions de tous les traités et accords d'extradition conclus entre Etats Parties sont modifiées entre Etats Parties dans la mesure où elles sont incompatibles avec la présente Convention.

### **Article 12**

1. Les Etats Parties s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative aux infractions prévues à l'article 3, y compris pour l'obtention des éléments de preuve dont ils disposent et qui sont nécessaires aux fins de la procédure.

2. Les Etats Parties s'acquittent de leurs obligations en vertu du paragraphe 1 en conformité avec tout traité d'entraide judiciaire qui peut exister entre eux. En l'absence d'un tel traité, les Etats Parties s'accordent cette entraide en conformité avec leur législation nationale.

### **Article 13**

1. Les Etats Parties collaborent à la prévention des infractions prévues à l'article 3, notamment:

- a) en prenant toutes les mesures possibles afin de prévenir la préparation, sur leurs territoires respectifs, des infractions destinées à être commises à l'intérieur ou en dehors de leurs territoires;
- b) en échangeant des renseignements en conformité avec les dispositions de leur législation nationale et en coordonnant les mesures administratives et autres prises, le cas échéant, afin de prévenir la perpétration des infractions prévues à l'article 3.

2. Lorsque le voyage d'un navire a été retardé ou interrompu, du fait de la perpétration d'une infraction prévue à l'article 3, tout Etat Partie sur le territoire duquel se trouvent le navire, les passagers ou l'équipage, doit faire tout son possible pour éviter que le navire, ses passagers, son équipage ou sa cargaison ne soient indûment retenus ou retardés.

### **Article 14**

Tout Etat Partie qui a lieu de croire qu'une infraction prévue à l'article 3 sera commise fournit, conformément à sa législation nationale, aussi rapidement que possible, tous renseignements utiles en sa possession aux Etats qui, à son avis, seraient les Etats ayant établi leur compétence conformément à l'article 6.



**Article 15**

1. Tout Etat Partie communique aussi rapidement que possible au Secrétaire général, conformément à sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession relatifs:

- a) aux circonstances de l'infraction;
- b) aux mesures prises en application du paragraphe 2 de l'article 13;
- c) aux mesures prises à l'égard de l'auteur ou de l'auteur présumé de l'infraction et, en particulier, au résultat de toute procédure d'extradition ou autre procédure judiciaire.

2. L'Etat Partie dans lequel une action pénale a été engagée contre l'auteur présumé de l'infraction en communique, conformément à sa législation nationale, le résultat définitif au Secrétaire général.

3. Les renseignements communiqués conformément aux paragraphes 1 et 2 sont transmis par le Secrétaire général à tous les Etats Parties, aux Membres de l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée «l'Organisation»), aux autres Etats concernés et aux organisations intergouvernementales internationales appropriées.

**Article 16**

1. Tout différend entre des Etats Parties concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation dans un délai raisonnable est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.

2. Tout Etat peut, au moment où il signe, ratifie, accepte ou approuve la présente Convention ou y adhère, déclarer qu'il ne se considère pas lié par l'une quelconque ou par toutes les dispositions du paragraphe 1. Les autres Etats Parties ne sont pas liés par lesdites dispositions envers tout Etat Partie qui a formulé une telle réserve.

3. Tout Etat qui a formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe 2 peut à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général.

**Article 17**

1. La présente Convention est ouverte le 10 mars 1988 à Rome à la signature des Etats participant à la Conférence internationale sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et du 14 mars 1988 au 9 mars 1989 au Siège de l'Organisation à la signature de tous les Etats. Elle reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les Etats peuvent exprimer leur consentement à être liés par la présente Convention 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.

### **Article 18**

1. La présente Convention entre en vigueur quatre-vingt-dix jours après la date à laquelle quinze Etats ont, soit signé la Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

2. Pour un Etat qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Convention ou d'adhésion à celle-ci après que les conditions régissant son entrée en vigueur ont été remplies, la ratification, l'acceptation ou l'adhésion prend effet quatre-vingt-dix jours après la date du dépôt.

### **Article 19**

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Etats Parties à tout moment après l'expiration d'une période de un an à compter de la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur à l'égard de cet Etat.

2. La dénonciation s'effectue au moyen du dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général.

3. La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général a reçu l'instrument de dénonciation ou à l'expiration de tout délai plus long énoncé dans cet instrument.

### **Article 20**

1. Une conférence peut être convoquée par l'Organisation en vue de réviser ou de modifier la présente Convention.

2. Le Secrétaire général convoque une conférence des Etats Parties à la présente Convention pour réviser ou modifier la Convention, à la demande d'un tiers des Etats Parties ou de dix Etats Parties, si ce dernier chiffre est plus élevé.

3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention est réputé s'appliquer à la Convention telle que modifiée.

**Article 21**

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.
2. Le Secrétaire général:
  - a) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré ainsi que tous les Membres de l'Organisation:
    - 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 la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention;
    - iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente Convention ainsi que de la date à laquelle il a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
    - iv) de la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de la présente Convention;
  - b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.
3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, une copie certifiée conforme en est transmise par le Dépositaire au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour être enregistrée et publiée conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

**Article 22**

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

*En foi de quoi*, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la présente Convention.

Fait à Rome ce dix mars mil neuf cent quatre-vingt-huit.

*Suivent les signatures*

**Protocole** *Texte original*  
**pour la répression d'actes illicites contre la sécurité**  
**des plates-formes fixes situées sur le plateau continental**

---

*Les Etats Parties au présent Protocole,*

étant parties à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime,

reconnaissant que les raisons pour lesquelles la Convention a été élaborée s'appliquent également aux plates-formes fixes situées sur le plateau continental, tenant compte des dispositions de ladite Convention,

affirmant que les questions qui ne sont pas réglementées par le présent Protocole continueront d'être régies par les règles et principes du droit international général,

sont convenus de ce qui suit:

**Article premier**

1. Les dispositions des articles 5 et 7 et celles des articles 10 à 16 de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (ci-après dénommée «la Convention») s'appliquent également mutatis mutandis aux infractions prévues à l'article 2 du présent Protocole lorsque ces infractions sont commises à bord ou à l'encontre de plates-formes fixes situées sur le plateau continental.

2. Dans les cas où le présent Protocole n'est pas applicable conformément au paragraphe 1, ses dispositions sont toutefois applicables si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat Partie autre que l'Etat dans les eaux intérieures ou dans la mer territoriale duquel la plate-forme fixe est située.

3. Aux fins du présent Protocole, «plate-forme fixe» désigne une île artificielle, une installation ou un ouvrage attaché en permanence au fond de la mer aux fins de l'exploration ou de l'exploitation de ressources ou à d'autres fins économiques.

**Article 2**

1. Commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement:

- a) s'empare d'une plate-forme fixe ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence; ou
- b) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'une plate-forme fixe, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de la plate-forme; ou

- c) détruit une plate-forme fixe ou lui cause des dommages qui sont de nature à compromettre sa sécurité; ou
  - d) place ou fait placer une plate-forme fixe, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou une substance propre à détruire la plate-forme fixe ou de nature à compromettre sa sécurité; ou
  - e) blesse ou tue toute personne, lorsque ces faits présentent un lien de connexité avec l'une des infractions prévues aux alinéas a) à d), que celle-ci ait été commise ou tentée.
2. Commet également une infraction pénale toute personne qui:
- a) tente de commettre l'une des infractions prévues au paragraphe 1; ou
  - b) incite une autre personne à commettre l'une de ces infractions, si l'infraction est effectivement commise, ou est de toute autre manière le complice de la personne qui commet une telle infraction; ou
  - c) menace de commettre l'une quelconque des infractions prévues aux alinéas b) et c) du paragraphe 1, si cette menace est de nature à compromettre la sécurité de la plate-forme fixe, ladite menace étant ou non assortie, selon la législation nationale, d'une condition visant à contraindre une personne physique ou morale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque.

### Article 3

1. Tout Etat Partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues à l'article 2 quand l'infraction est commise:
- a) à l'encontre ou à bord d'une plate-forme fixe alors qu'elle se trouve sur le plateau continental de cet Etat; ou
  - b) par un ressortissant de cet Etat.
2. Un Etat Partie peut également établir sa compétence aux fins de connaître de l'une quelconque de ces infractions:
- a) lorsqu'elle est commise par une personne apatride qui a sa résidence habituelle dans cet Etat;
  - b) lorsque, au cours de sa perpétration, un ressortissant de cet Etat est retenu, menacé, blessé ou tué; ou
  - c) lorsqu'elle est commise dans le but de contraindre cet Etat à accomplir un acte quelconque ou à s'en abstenir.
3. Tout Etat Partie qui a établi sa compétence pour les cas visés au paragraphe 2 le notifie au Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale (dénommé ci-après «le Secrétaire général»). Si ledit Etat Partie abroge ensuite cette législation, il le notifie au Secrétaire général.
4. Tout Etat Partie prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues à l'article 2 dans les cas où l'auteur présumé de l'infraction se trouve sur son territoire et où il ne l'extrade pas vers

l'un quelconque des Etats Parties qui ont établi leur compétence conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent article.

5. Le présent Protocole n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément à la législation nationale.

#### **Article 4**

Aucune disposition du présent Protocole n'affecte de quelque façon que ce soit les règles du droit international concernant les plates-formes fixes situées sur le plateau continental.

#### **Article 5**

1. Le présent Protocole est ouvert le 10 mars 1988 à Rome et, du 14 mars 1988 au 9 mars 1989, au Siège de l'Organisation maritime internationale (dénommée ci-après «l'Organisation»), à la signature de tout Etat qui a signé la Convention. Il reste ensuite ouvert à l'adhésion.

2. Les Etats 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. Seul un Etat qui a signé la Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ou qui a ratifié, accepté, approuvé la Convention ou y a adhéré, peut devenir Partie au présent Protocole.

#### **Article 6**

1. Le présent Protocole entre en vigueur quatre-vingt-dix jours après la date à laquelle trois Etats ont, soit signé le Protocole sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion. Toutefois, le présent Protocole ne peut entrer en vigueur avant l'entrée en vigueur de la Convention.

2. Pour un Etat qui dépose un instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation du présent Protocole ou d'adhésion à celui-ci après que les conditions régissant son entrée en vigueur ont été remplies, la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion prend effet quatre-vingt-dix jours après la date du dépôt.

**Article 7**

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'un quelconque des Etats Parties à tout moment après l'expiration d'une période de un an à compter de la date à laquelle le présent Protocole entre en vigueur à l'égard de cet Etat.
2. La dénonciation s'effectue au moyen du dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général.
3. La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général a reçu l'instrument de dénonciation ou à l'expiration de tout délai plus long énoncé dans cet instrument.
4. Une dénonciation de la Convention par un Etat Partie est réputée être une dénonciation du présent Protocole par cette Partie.

**Article 8**

1. Une conférence peut être convoquée par l'Organisation en vue de réviser ou de modifier le présent Protocole.
2. Le Secrétaire général convoque une conférence des Etats Parties au présent Protocole pour réviser ou modifier le Protocole, à la demande d'un tiers des Etats Parties ou de cinq Etats Parties, si ce dernier chiffre est plus élevé.
3. Tout instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion déposé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement au présent Protocole est réputé s'appliquer au Protocole tel que modifié.

**Article 9**

1. Le présent Protocole est déposé auprès du Secrétaire général.
2. Le Secrétaire général:
  - a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré ainsi que tous les Membres de l'Organisation:
    - 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 la date d'entrée en vigueur du présent Protocole;
    - iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole ainsi que de la date à laquelle il a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
    - iv) de la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu du présent Protocole ou de la Convention, concernant le présent Protocole;
  - b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats qui l'ont signé ou qui y ont adhéré.

3. Dès l'entrée en vigueur du présent Protocole, une copie certifiée conforme en est transmise par le Dépositaire au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour être enregistrée et publiée conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.

**Article 10**

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

*En foi de quoi*, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature au présent Protocole.

Fait à Rome ce dix mars mil neuf cent quatre-vingt-huit.

*Suivent les signatures*

35140



# # Convention internationale de 1989 sur l'assistance

Texte original

*Les Etats Parties à la présente Convention,*

reconnaissant qu'il est souhaitable de fixer par voie de convention des règles internationales uniformes concernant les opérations d'assistance,

notant que d'importants éléments nouveaux et, en particulier, une préoccupation accrue pour la protection de l'environnement, ont démontré la nécessité de revoir les règles internationales contenues actuellement dans la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, faite à Bruxelles le 23 septembre 1910,

conscients de la contribution considérable que des opérations d'assistance efficaces et entreprises en temps utile peuvent apporter à la sécurité des navires et des autres biens en danger et à la protection de l'environnement,

convaincus de la nécessité de veiller à ce qu'il y ait des incitations adéquates pour les personnes qui entreprennent des opérations d'assistance à l'égard de navires et d'autres biens en danger,

sont convenus de ce qui suit:

## Chapitre I Dispositions générales

### Article premier Définitions

Aux fins de la présente Convention:

- a) *Opération d'assistance* signifie tout acte ou activité entrepris pour assister un navire ou tout autre bien en danger dans des eaux navigables ou dans n'importe quelles autres eaux.
- b) *Navire* signifie tout bâtiment de mer, bateau ou engin, ou toute structure capable de naviguer.
- c) *Bien* signifie tout bien qui n'est pas attaché de façon permanente et intentionnelle au littoral et comprend le fret en risque.
- d) *Domage à l'environnement* signifie un préjudice matériel important à la santé de l'homme, à la faune ou la flore marines ou aux ressources de la mer dans les eaux côtières ou intérieures ou dans les zones adjacentes, causé par pollution, contamination, incendie, explosion ou de graves événements similaires.
- e) *Paiement* signifie le règlement de toute rémunération, récompense ou indemnité due en vertu de la présente Convention.
- f) *Organisation* signifie l'Organisation maritime internationale.
- g) *Secrétaire général* signifie le Secrétaire général de l'Organisation.

**Article 2** Application de la Convention

La présente Convention s'applique chaque fois que des actions judiciaires ou arbitrales relatives aux questions traitées dans la présente Convention sont introduites dans un Etat Partie.

**Article 3** Plates-formes et unités de forage

La présente Convention ne s'applique pas aux plates-formes fixes ou flottantes ni aux unités mobiles de forage au large lorsque ces plates-formes ou unités sont affectées, là où elles se trouvent, à l'exploration, à l'exploitation ou à la production de ressources minérales du fond des mers.

**Article 4** Navires appartenant à un Etat

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 5, la présente Convention ne s'applique pas aux navires de guerre ou autres navires non commerciaux appartenant à un Etat ou exploités par lui et ayant droit, lors des opérations d'assistance, à l'immunité souveraine en vertu des principes généralement reconnus du droit international, à moins que cet Etat n'en décide autrement.

2. Lorsqu'un Etat Partie décide d'appliquer la Convention à ses navires de guerre ou autres navires décrits au paragraphe 1, il le notifie au Secrétaire général en précisant les modalités et les conditions de cette application.

**Article 5** Opérations d'assistance effectuées sous le contrôle d'autorités publiques

1. La présente Convention ne porte atteinte à aucune des dispositions de la législation nationale ou d'une convention internationale relatives aux opérations d'assistance effectuées par des autorités publiques ou sous leur contrôle.

2. Toutefois, les assistants effectuant de telles opérations sont habilités à se prévaloir des droits et des recours prévus par la présente Convention pour les opérations d'assistance.

3. La mesure dans laquelle une autorité publique qui est obligée d'exécuter des opérations d'assistance peut se prévaloir des droits et des recours prévus par la présente Convention est déterminée par la législation de l'Etat où cette autorité est située.

**Article 6** Contrats d'assistance

1. La présente Convention s'applique à toute opération d'assistance sauf dans la mesure où un contrat en dispose autrement, soit expressément, soit implicitement.

2. Le capitaine a le pouvoir de conclure des contrats d'assistance au nom du propriétaire du navire. Le capitaine ou le propriétaire du navire ont le pouvoir de conclure de tels contrats au nom du propriétaire des biens se trouvant à bord du navire.

3. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte à l'application de l'article 7 ou à l'obligation de prévenir ou de limiter les dommages à l'environnement.

#### **Article 7** Annulation et modification des contrats

Un contrat ou l'une quelconque de ses clauses peut être annulé ou modifié si:

- a) le contrat a été conclu sous une pression abusive ou sous l'influence du danger et que ses clauses ne sont pas équitables; ou si
- b) le paiement convenu en vertu du contrat est beaucoup trop élevé ou beaucoup trop faible pour les services effectivement rendus.

### **Chapitre II Exécution des opérations d'assistance**

#### **Article 8** Obligations de l'assistant, du propriétaire et du capitaine

1. L'assistant a, envers le propriétaire du navire ou des autres biens en danger, l'obligation:

- a) d'effectuer les opérations d'assistance avec le soin voulu;
- b) lorsqu'il s'acquitte de l'obligation visée à l'alinéa a), d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;
- c) chaque fois que les circonstances l'exigent raisonnablement, de chercher à obtenir l'aide d'autres assistants; et
- d) d'accepter l'intervention d'autres assistants lorsqu'il est raisonnablement prié de le faire par le capitaine ou le propriétaire du navire ou des autres biens en danger; il est néanmoins entendu que le montant de sa rémunération n'est pas affecté s'il s'avère que cette demande n'était pas raisonnable.

2. Le capitaine et le propriétaire du navire ou le propriétaire des autres biens en danger ont, envers l'assistant, l'obligation:

- a) de coopérer pleinement avec lui pendant les opérations d'assistance;
- b) ce faisant, d'agir avec le soin voulu pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement; et
- c) lorsque le navire ou les autres biens ont été conduits en lieu sûr, d'en accepter la restitution lorsque l'assistant le leur demande raisonnablement.

#### **Article 9** Droits des Etats côtiers

Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au droit de l'Etat côtier concerné de prendre des mesures, conformément aux principes généralement reconnus du droit international, afin de protéger son littoral ou les intérêts connexes contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre de graves conséquences préjudiciables, et notamment au droit d'un Etat côtier de donner des instructions concernant les opérations d'assistance.

**Article 10** Obligation de prêter assistance

1. Tout capitaine est tenu, autant qu'il peut le faire sans danger sérieux pour son navire et les personnes à bord, de prêter assistance à toute personne en danger de disparaître en mer.
2. Les Etats Parties prennent les mesures nécessaires pour faire observer l'obligation énoncée au paragraphe 1.
3. Le propriétaire du navire n'est pas responsable de la violation par le capitaine de l'obligation énoncée au paragraphe 1.

**Article 11** Coopération

Chaque fois qu'il édicte des règles ou prend des décisions sur des questions relatives à des opérations d'assistance, telles que l'admission dans les ports de navires en détresse ou la fourniture de moyens aux assistants, un Etat Partie prend en considération la nécessité d'une coopération entre les assistants, les autres parties intéressées et les autorités publiques, afin d'assurer une exécution efficace et réussie des opérations d'assistance pour sauver des vies ou des biens en danger, aussi bien que pour prévenir les dommages à l'environnement en général.

**Chapitre III** Droits des assistants**Article 12** Conditions ouvrant droit à une rémunération

1. Les opérations d'assistance qui ont eu un résultat utile donnent droit à une rémunération.
2. Sauf disposition contraire, aucun paiement n'est dû en vertu de la présente Convention si les opérations d'assistance n'ont pas eu de résultat utile.
3. Les dispositions du présent chapitre s'appliquent même si le navire assisté et le navire assistant appartiennent au même propriétaire.

**Article 13** Critères d'évaluation de la rémunération

1. La rémunération est fixée en vue d'encourager les opérations d'assistance compte tenu des critères suivants, sans égard à l'ordre dans lequel ils sont présentés ci-dessous:
  - a) la valeur du navire et des autres biens sauvés;
  - b) l'habileté et les efforts des assistants pour prévenir ou limiter les dommages à l'environnement;
  - c) l'étendue du succès obtenu par l'assistant;
  - d) la nature et l'importance du danger;
  - e) l'habileté et les efforts des assistants pour sauver le navire, les autres biens et les vies humaines;
  - f) le temps passé, les dépenses effectuées et les pertes subies par les assistants;

- g) le risque de responsabilité et les autres risques courus par les assistants ou leur matériel;
- h) la promptitude des services rendus;
- i) la disponibilité et l'usage de navires ou d'autres matériels destinés aux opérations d'assistance;
- j) l'état de préparation ainsi que l'efficacité et la valeur du matériel de l'assistant.

2. Le paiement d'une rémunération fixée conformément au paragraphe 1 doit être effectué par toutes les parties intéressées au navire et aux autres biens sauvés en proportion de leur valeur respective. Toutefois, un Etat Partie peut prévoir, dans sa législation nationale, que le paiement d'une rémunération doit être effectué par l'une des parties intéressées, étant entendu que cette partie a un droit de recours contre les autres parties pour leur part respective. Aucune disposition du présent article ne porte préjudice à l'exercice de tout droit de défense.

3. Les rémunérations, à l'exclusion de tous intérêts et frais juridiques récupérables qui peuvent être dus à cet égard, ne dépassent pas la valeur du navire et des autres biens sauvés.

#### **Article 14 Indemnité spéciale**

1. Si l'assistant a effectué des opérations d'assistance à l'égard d'un navire qui par lui-même ou par sa cargaison menaçait de causer des dommages à l'environnement et n'a pu obtenir en vertu de l'article 13 une rémunération équivalant au moins à l'indemnité spéciale calculée conformément au présent article, il a droit de la part du propriétaire du navire à une indemnité spéciale équivalant à ses dépenses telles qu'ici définies.

2. Si, dans les circonstances énoncées au paragraphe 1, l'assistant a prévenu ou limité les dommages à l'environnement par ses opérations d'assistance, l'indemnité spéciale due par le propriétaire à l'assistant en vertu du paragraphe 1 peut être augmentée jusqu'à un maximum de 30 pour cent des dépenses engagées par l'assistant. Toutefois, si le tribunal le juge équitable et juste, compte tenu des critères pertinents énoncés au paragraphe 1 de l'article 13, il peut encore augmenter cette indemnité spéciale, mais l'augmentation totale ne doit en aucun cas représenter plus de 100 pour cent des dépenses engagées par l'assistant.

3. Les dépenses de l'assistant visent, aux fins des paragraphes 1 et 2, les débours raisonnablement engagés par l'assistant dans les opérations d'assistance ainsi qu'une somme équitable pour le matériel et le personnel effectivement et raisonnablement utilisés dans les opérations d'assistance, compte tenu des critères énoncés aux alinéas h), i) et j) du paragraphe 1 de l'article 13.

4. L'indemnité totale visée au présent article n'est payée que dans le cas et dans la mesure où elle excède la rémunération pouvant être obtenue par l'assistant en vertu de l'article 13.

5. Si l'assistant a été négligent et n'a pu, de ce fait, prévenir ou limiter les dommages à l'environnement, il peut être privé de la totalité ou d'une partie de toute indemnité spéciale due en vertu du présent article.

6. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours du propriétaire du navire.

#### **Article 15 Répartition entre assistants**

1. La répartition entre assistants d'une rémunération visée à l'article 13 se fait sur la base des critères prévus dans cet article.

2. La répartition entre le propriétaire, le capitaine et les autres personnes au service de chaque navire assistant est déterminée par la législation du pavillon du navire. Si l'assistance n'a pas été effectuée à partir d'un navire, la répartition se fait suivant la législation régissant le contrat conclu entre l'assistant et ses préposés.

#### **Article 16 Sauvetage des personnes**

1. Aucune rémunération n'est due par les personnes dont les vies ont été sauvées, mais aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux dispositions de la législation nationale en la matière.

2. Le sauveteur de vies humaines qui a participé aux services rendus à l'occasion de l'accident ayant donné lieu aux opérations d'assistance a droit à une part équitable du paiement alloué à l'assistant pour avoir sauvé le navire ou d'autres biens ou pour avoir prévenu ou limité les dommages à l'environnement.

#### **Article 17 Services rendus en vertu de contrats existants**

Aucun paiement n'est dû en vertu des dispositions de la présente Convention à moins que les services rendus ne dépassent ce qui peut raisonnablement être considéré comme l'exécution normale d'un contrat conclu avant que le danger ne survienne.

#### **Article 18 Conséquences de la faute de l'assistant**

Un assistant peut être privé de la totalité ou d'une partie du paiement dû en vertu de la présente Convention dans la mesure où les opérations d'assistance ont été rendues nécessaires ou plus difficiles par sa faute ou sa négligence, ou s'il est rendu coupable de fraude ou de malhonnêteté.

#### **Article 19 Défense d'effectuer des opérations d'assistance**

Des services rendus malgré la défense expresse et raisonnable du propriétaire ou du capitaine du navire ou du propriétaire de tout autre bien en danger qui n'est pas et n'a pas été à bord du navire ne donnent pas droit à paiement en vertu de la présente Convention.

## Chapitre IV Créances et actions

### Article 20 Privilège maritime

1. Aucune disposition de la présente Convention ne porte atteinte au privilège maritime de l'assistant résultant d'une convention internationale ou de la législation nationale.
2. L'assistant ne peut pas faire valoir son privilège maritime lorsqu'une garantie suffisante lui a été dûment offerte ou fournie pour le montant de sa créance, intérêts et frais compris.

### Article 21 Obligation de fournir une garantie

1. A la demande de l'assistant, la personne redevable d'un paiement en vertu de la présente Convention fournit une garantie suffisante au titre de la créance de l'assistant, intérêts et frais compris.
2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1, le propriétaire du navire sauvé fait de son mieux pour obtenir des propriétaires de la cargaison, avant que celle-ci ne soit libérée, une garantie suffisante au titre des créances formées contre eux, intérêts et frais compris.
3. Le navire et les autres biens sauvés ne doivent pas, sans le consentement de l'assistant, être enlevés du premier port ou lieu où ils sont arrivés après l'achèvement des opérations d'assistance, jusqu'à ce qu'ait été constituée une garantie suffisante au titre de la créance de l'assistant sur le navire ou les biens concernés.

### Article 22 Paiement provisoire

1. Le tribunal compétent pour statuer sur la créance de l'assistant peut, par une décision provisoire, ordonner que celui-ci reçoive un acompte équitable et juste, assorti de modalités, y compris d'une garantie s'il y a lieu, qui soient équitables et justes suivant les circonstances de l'affaire.
2. En cas de paiement provisoire en vertu du présent article, la garantie prévue à l'article 21 est réduite proportionnellement.

### Article 23 Prescription des actions

1. Toute action en paiement en vertu de la présente Convention est prescrite si une procédure judiciaire ou arbitrale n'a pas été engagée dans un délai de deux ans. Le délai de prescription court du jour où les opérations d'assistance ont été terminées.
2. La personne contre laquelle une créance a été formée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger celui-ci par une déclaration adressée au créancier. Le délai peut de la même façon être à nouveau prolongé.
3. Une action récursoire peut être intentée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes précédents, si elle est introduite dans le délai fixé par la législation de l'Etat où la procédure est engagée.

**Article 24 Intérêts**

Le droit de l'assistant à des intérêts sur tout paiement dû en vertu de la présente Convention est déterminé par la législation de l'Etat où siège le tribunal saisi du litige.

**Article 25 Cargaisons appartenant à un Etat**

A moins que l'Etat propriétaire n'y consente, aucune disposition de la présente Convention ne peut être invoquée pour saisir, arrêter ou détenir par une mesure de justice quelconque des cargaisons non commerciales appartenant à un Etat et ayant droit, lors des opérations d'assistance, à l'immunité souveraine en vertu des principes généralement reconnus du droit international, ni pour engager une action *in rem* à l'encontre de ces cargaisons.

**Article 26 Cargaisons humanitaires**

Aucune disposition de la présente Convention ne peut être invoquée pour saisir, arrêter ou détenir des cargaisons humanitaires données par un Etat, si cet Etat a accepté de rémunérer les services d'assistance rendus à ces cargaisons.

**Article 27 Publication des sentences arbitrales**

Les Etats Parties encouragent, dans la mesure du possible et avec le consentement des parties, la publication des sentences arbitrales rendues en matière d'assistance.

**Chapitre V Clauses finales****Article 28 Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion**

1. La présente Convention est ouverte à la signature au Siège de l'Organisation du 1<sup>er</sup> juillet 1989 au 30 juin 1990. Elle reste ensuite ouverte à l'adhésion.
2. Les Etats peuvent exprimer leur consentement à être liés par la présente Convention 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.

**Article 29 Entrée en vigueur**

1. La présente Convention entre en vigueur un an après la date à laquelle quinze Etats ont exprimé leur consentement à être liés par elle.



2. Pour un Etat qui exprime son consentement à être lié par la présente Convention après que les conditions d'entrée en vigueur ont été remplies, ce consentement prend effet un an après la date à laquelle il a été exprimé.

### **Article 30 Réserves**

1. Tout Etat peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, se réserver le droit de ne pas appliquer les dispositions de la présente Convention:

- a) lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des eaux intérieures et que tous les navires en cause sont des bateaux de navigation intérieure;
- b) lorsque les opérations d'assistance ont lieu dans des eaux intérieures et qu'aucun navire n'est en cause;
- c) lorsque toutes les parties intéressées sont des nationaux de cet Etat;
- d) lorsqu'il s'agit d'un bien maritime culturel présentant un intérêt préhistorique, archéologique ou historique et qui se trouve au fond de la mer.

2. Une réserve faite au moment de la signature doit être confirmée lors de la ratification, de l'acceptation ou de l'approbation.

3. Tout Etat qui a formulé une réserve à l'égard de la présente Convention peut la retirer à tout moment au moyen d'une notification adressée au Secrétaire général. Ce retrait prend effet à la date à laquelle la notification est reçue. S'il est indiqué dans la notification que le retrait d'une réserve prendra effet à une date qui y est précisée et que cette date est postérieure à celle de la réception de la notification par le Secrétaire général, le retrait prend effet à la date ainsi précisée.

### **Article 31 Dénonciation**

1. La présente Convention peut être dénoncée par l'un quelconque des Etats Parties à tout moment après l'expiration d'une période de un an à compter de la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur à l'égard de cet Etat.

2. La dénonciation s'effectue au moyen du dépôt d'un instrument de dénonciation auprès du Secrétaire général.

3. La dénonciation prend effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général a reçu l'instrument de dénonciation ou à l'expiration de tout délai plus long énoncé dans cet instrument.

### **Article 32 Révision et amendement**

1. Une conférence peut être convoquée par l'Organisation en vue de réviser ou de modifier la présente Convention.

2. Le Secrétaire général convoque une conférence des Etats Parties à la présente Convention pour réviser ou modifier la Convention, à la demande de huit Etats Parties ou d'un quart des Etats Parties, si ce dernier chiffre est plus élevé.

3. Tout consentement à être lié par la présente Convention exprimé après la date d'entrée en vigueur d'un amendement à la présente Convention est réputé s'appliquer à la Convention telle que modifiée.

### **Article 33** Dépositaire

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général.

2. Le Secrétaire général:

- a) informe tous les Etats qui ont signé la présente Convention ou y ont adhéré ainsi que tous les Membres de l'Organisation:
  - 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 la date de l'entrée en vigueur de la présente Convention;
  - iii) du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente Convention, ainsi que de la date à laquelle il a été reçu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
  - iv) de tout amendement adopté conformément à l'article 32;
  - v) de la réception de toute réserve, déclaration ou notification faite en vertu de la présente Convention;
- b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.

3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, une copie certifiée conforme en est transmise par le Dépositaire au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies pour être enregistrée et publiée conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

### **Article 34** Langues

La présente Convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chaque texte faisant également foi.

*En foi de quoi*, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont apposé leur signature à la présente Convention.

Fait à Londres ce vingt-huit avril mil neuf cent quatre-vingt-neuf.

*Suivent les signatures*

# Protocole de 1990 modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

---

## *Les Parties au présent Protocole,*

considérant qu'il est souhaitable de modifier 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 et d'instaurer une procédure simplifiée pour la mise à jour des limites qui y sont prévues, sont convenues de ce qui suit:

### **Article I**

Aux fins du présent Protocole:

1. «Convention» désigne la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. Pour les Etats Parties au Protocole de 1976 de la Convention, cette expression désigne la Convention, telle que modifiée par ce protocole.
2. «Organisation» désigne l'Organisation maritime internationale.
3. «Secrétaire général» désigne le Secrétaire général de l'Organisation.

### **Article II**

1) Le paragraphe 10 de l'article 1 de la Convention est remplacé par le texte suivant:

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

2) Le paragraphe 1 de l'article 7 de la Convention est remplacé par le texte suivant:

1. La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager est limitée, dans tous les cas, à 175 000 unités de compte par transport. 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.

3) L'article 8 de la Convention est remplacé par le texte suivant:

1. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tous les cas, à 1800 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 10 000 unités de compte par véhicule et par transport.

3. La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autres que ceux visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, est limitée, dans tous les cas, à 2700 unités de compte par passager et par transport.

4. Le transporteur et le passager peuvent convenir que la responsabilité du transporteur ne sera engagée que sous déduction d'une franchise qui ne dépassera pas 300 unités de compte en cas de dommages causés à un véhicule et 135 unités de compte par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme sera déduite du montant de la perte ou du dommage.

4) L'article 9 de la Convention et son titre sont remplacés par ce qui suit:

Unité de compte et conversion

1. L'unité de compte mentionnée dans la présente Convention est le droit de tirage spécial, tel que défini par le Fonds monétaire international. Les montants mentionnés au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 sont convertis dans la monnaie nationale de l'Etat 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 Etat 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 Etat Partie, qui n'est pas membre, du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat Partie.

2. Toutefois, un Etat qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article 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 encore à tout moment par la suite, déclarer que l'unité de compte visée au paragraphe 1 est égale à 15 francs or. Le franc or visé dans le présent paragraphe correspond à 65 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'Etat en cause.

3. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 1 et la conversion mentionnée au paragraphe 2 sont faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat Partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1. Les Etats communiquent au Secrétaire général leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente Conven-

tion ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

### **Article III**

1. La Convention et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.
2. Un Etat qui est Partie au présent Protocole mais n'est pas Partie à la Convention est lié par les dispositions de la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, à l'égard des autres Etats Parties au Protocole, mais n'est pas lié par les dispositions de la Convention à l'égard des Etats Parties à cette seule convention.
3. Aucune disposition du présent Protocole ne modifie les obligations d'un Etat qui est Partie à la fois à la Convention et au présent Protocole à l'égard d'un Etat qui est Partie à la Convention mais qui n'est pas Partie au présent Protocole.

### **Clauses finales**

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

1. Le présent Protocole est ouvert à la signature de tous les Etats au Siège de l'Organisation, du 1<sup>er</sup> juin 1990 au 31 mai 1991.
2. Tout Etat peut exprimer son consentement à être lié par le présent Protocole par:
  - a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation;
  - b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation, suivie de ratification, acceptation ou 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 à la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, est réputé s'appliquer à la Convention ainsi modifiée et telle que modifiée par ledit amendement.

#### **Article V** Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entre en vigueur 90 jours après la date à laquelle dix Etats ont exprimé leur consentement à être liés par lui.
2. Pour tout Etat qui exprime son consentement à être lié par le présent Protocole après que les conditions d'entrée en vigueur prévues au paragraphe 1 ont été remplies, le présent Protocole entre en vigueur 90 jours après la date où ce consentement a été exprimé.

**Article VI** Dénonciation

1. Le présent Protocole peut être dénoncé par l'un quelconque des Etats Parties à tout moment à compter de la date à laquelle il entre en vigueur à l'égard de cet Etat Partie.
2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument de dénonciation 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 Etats Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention par l'une quelconque d'entre elles en vertu de l'article 25 de ladite convention n'est en aucun cas interprétée comme une dénonciation de la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole.

**Article VII** 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 Etats contractants au présent Protocole ayant pour objet de le réviser ou de le modifier à la demande du tiers au moins des Etats contractants.

**Article VIII** Modification des limites

1. A la demande d'au moins la moitié, et en tout cas d'un minimum de six, des Etats Parties au présent Protocole, toute proposition visant à modifier les limites, y compris les franchises, prévues au paragraphe 1 de l'article 7 et à l'article 8 de la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, est diffusée par le Secrétaire général à tous les Membres de l'Organisation et à tous les Etats contractants.
2. 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.
3. Tous les Etats contractants à la Convention, telle que modifiée 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.
4. Les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des Etats contractants à la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, présents et votants au sein du Comité juridique, élargi conformément au paragraphe 3, à condition que la moitié au moins des Etats contractants à la Convention, telle que modifiée par le présent Protocole, soient présents au moment du vote.

5. 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.

6. 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 modifiée par le présent Protocole, majorée de 6 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 modifiée par le présent Protocole.

7. Tout amendement adopté conformément au paragraphe 4 est notifié par l'Organisation à tous les Etats contractants. 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 Etats contractants 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.

8. Un amendement réputé avoir été accepté conformément au paragraphe 7 entre en vigueur dix-huit mois après son acceptation.

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

10. Lorsqu'un amendement a été adopté mais que le délai d'acceptation de dix-huit mois n'a pas encore expiré, tout Etat devenant Etat contractant durant cette période est lié par l'amendement si celui-ci entre en vigueur. Un Etat qui devient Etat contractant après expiration de ce délai est lié par tout amendement qui a été accepté conformément au paragraphe 7. Dans les cas visés par le présent paragraphe, un Etat 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 pour cet Etat, si cette dernière date est postérieure.

#### **Article IX** Dépositaire

1. Le présent Protocole et tous les amendements acceptés en vertu de l'article VIII sont déposés auprès du Secrétaire général.

2. Le Secrétaire général:

- a) informe tous les Etats qui ont signé le présent Protocole ou y ont adhéré:
- i) de toute signature nouvelle ou de tout dépôt d'instrument nouveau, et de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;
  - ii) de toute déclaration et communication effectuées en vertu des paragraphes 2 et 3 de l'article 9 de la Convention, telle que modifiée 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 1 de l'article VIII;
  - v) de tout amendement qui a été adopté conformément au paragraphe 4 de l'article VIII;
  - vi) de tout amendement qui est réputé avoir été accepté en vertu du paragraphe 7 de l'article VIII ainsi que de la date à laquelle l'amendement entre en vigueur, conformément aux paragraphes 8 et 9 de cet article;
  - vii) du dépôt de tout instrument de dénonciation du présent Protocole, ainsi que de la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet;
- b) transmet des copies certifiées conformes du présent Protocole à tous les Etats signataires et à tous les Etats qui y adhèrent.

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 X 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.

*En foi de quoi*, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Protocole.

Fait à Londres ce vingt-neuf mars mil neuf cent quatre-vingt-dix.

*Suivent les signatures*