

Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages¹

Conclue à Athènes le 13 décembre 1974
Approuvée par l'Assemblée fédérale le 20 mars 1987²
Instrument de ratification déposé par la Suisse le 15 décembre 1987
Entrée en vigueur pour la Suisse le 14 mars 1988
(Etat le 16 mars 2017)

Les Etats parties à la présente Convention,

ayant reconnu l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles en matière de transport par mer de passagers et de leurs bagages,
ont décidé de conclure une convention à cet effet, et en conséquence,
sont convenus de ce qui suit:

Art. 1 Définitions

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

1. a) «transporteur» désigne une personne par qui ou pour le compte de qui un contrat de transport a été conclu, que le transport soit effectivement assuré par lui ou par un transporteur substitué;
b) «transporteur substitué» désigne une personne autre que le transporteur, que ce soit le propriétaire, l'affréteur ou l'exploitant d'un navire, qui assure effectivement la totalité ou une partie du transport;
2. «contrat de transport» signifie un contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et de ses bagages;
3. «navire» signifie uniquement un bâtiment de mer à l'exclusion de tout véhicule sur coussin d'air;
4. «passager» signifie toute personne transportée sur un navire,
 - a) en vertu d'un contrat de transport, ou

RO 1988 1144; FF 1986 II 741

¹ Les Am. du 19 nov. 1976 (RS 0.747.356.11; RO 1989 1512) sont insérés dans le présent texte. Ces Am. ne régissent que les rapports entre les Etats les ayant ratifiés. Voir par conséquent leur propre champ d'application.
² RO 1988 1143

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

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

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

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

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

8. «transport» concerne les périodes suivantes:

- a) en ce qui concerne le passager et/ou ses bagages de cabine, la période pendant laquelle le passager et ses bagages de cabine se trouvent à bord du navire ou en cours d'embarquement ou de débarquement, et la période pendant laquelle ceux-ci sont transportés par eau du quai au navire ou vice-versa, si le prix de ce transport est compris dans celui du billet ou si le bâtiment utilisé pour ce transport accessoire a été mis à la disposition du passager par le transporteur. Toutefois, le transport ne comprend pas, en ce qui concerne le passager, la période pendant laquelle il se trouve dans une gare maritime, ou sur un quai ou autre installation portuaire;
- b) en ce qui concerne les bagages de cabine, également la période pendant laquelle le passager se trouve dans une gare maritime ou sur un quai ou autre installation portuaire si ces bagages ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire et n'ont pas encore été rendus au passager;
- c) en ce qui concerne les autres bagages qui ne sont pas des bagages de cabine, la période comprise entre le moment où ils ont été pris en charge par le transporteur ou son préposé ou mandataire, à terre ou à bord, et le moment où ils ont été rendus par le transporteur, son préposé ou son mandataire;

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

10. «Organisation» désigne l'Organisation³ intergouvernementale consultative de la navigation maritime.

Art. 2 Champ d'application

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

- a) le navire bat le pavillon d'un Etat partie à la présente Convention ou est immatriculé dans un tel Etat, ou
- b) le contrat de transport a été conclu dans un Etat partie à la présente Convention, ou
- c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un Etat partie à la présente Convention.

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

Art. 3 Responsabilité du transporteur

1. Le transporteur est responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager et de la perte ou des dommages survenus aux bagages, si le fait générateur du préjudice subi a eu lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leur fonctions.

2. La preuve de ce que le fait générateur du préjudice est survenu au cours du transport, ainsi que la preuve de l'étendue du préjudice, incombe au demandeur.

3. La faute ou la négligence du transporteur, de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leur fonctions est présumée, sauf preuve contraire, si la mort ou les lésions corporelles du passager ou la perte ou les dommages survenus aux bagages de cabine résultent directement ou indirectement d'un naufrage, d'un abordage, d'un échouement, d'une explosion ou d'un incendie, ou d'un défaut du navire. En ce qui concerne la perte ou les dommages survenus aux autres bagages, la faute ou la négligence en question est présumée, sauf preuve contraire, quelle que soit la nature de l'événement générateur. Dans tous les autres cas, la preuve de la faute ou de la négligence incombe au demandeur.

Art. 4 Transporteur substitué

1. Si tout ou partie du transport a été confié à un transporteur substitué, le transporteur reste néanmoins responsable, aux termes des dispositions de la présente Convention, pour l'ensemble du transport. En outre, le transporteur substitué, ainsi que

³ Depuis le 22 mai 1982, l'Organisation porte le nom d'Organisation Maritime Internationale.

ses préposés ou mandataires, est assujéti aux dispositions de la présente Convention et peut s'en prévaloir pour la partie du transport qu'il exécute lui-même.

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

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

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

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

Art. 5 Biens de valeur

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

Art. 6 Faute du passager

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

Art. 7 Limite de responsabilité en cas de lésions corporelles

1.4 La responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager est limitée, dans tous les cas, à 46 666 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.

2. Nonobstant les dispositions du par. 1 du présent article, la législation nationale de tout Etat partie à la présente convention peut fixer, pour les transporteurs qui sont ses ressortissants, une limite de responsabilité per capita plus élevée.

4 Nouvelle teneur selon l'art. II par. 1 du Prot. du 19 nov. 1976, approuvé par l'Ass. féd. le 20 mars 1987 et en vigueur pour la Suisse depuis le 30 avril 1989 (RO 1989 1512, 1988 1143; FF 1986 II 741).

Art. 8⁵ Limite de responsabilité en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages

1. La responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages de cabine est limitée, dans tout les cas, à 833 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 3333 unités de compte par véhicule et par transport.
3. La responsabilité du transporteur, en cas de perte ou de dommages survenus aux bagages autre que ceux visés aux par. 1 et 2 du présent article, est limitée, dans tous les cas, à 1200 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 117 unités de compte en cas de dommages causés à un véhicule et 13 unités de compte par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages. Cette somme sera déduite du moment de la perte ou du dommage.

Art. 9⁶ Unité de compte ou unité monétaire 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 aux art. 7 et 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 à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat 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 Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat.
2. Toutefois, un Etat qui n'est pas membre du Fonds monétaire international ou dont la législation ne permet pas d'appliquer les disposition du par. 1 du présent article peut, au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que les limites de la responsabilité prévues dans la présente Convention et applicables sur son territoire sont fixées de la manière suivante:
 - a) en ce qui concerne le paragraphe 1 de l'art. 7, 700 000 unités monétaires;
 - b) en ce qui concerne le paragraphe 1 de l'art. 8, 12 500 unités monétaires;

⁵ Nouvelle teneur selon l'art. II par. 2 du Prot. du 19 nov. 1976, approuvé par l'Ass. féd. le 20 mars 1987, en vigueur pour la Suisse depuis le 30 avril 1989 (RO 1989 1512, 1988 1143; FF 1986 II 741).

⁶ Nouvelle teneur selon l'art. II par. 3 du Prot. du 19 nov. 1976, approuvé par l'Ass. féd. le 20 mars 1987, en vigueur pour la Suisse depuis le 30 avril 1989 (RO 1989 1512, 1988 1143; FF 1986 II 741).

- c) en ce qui concerne le paragraphe 2 de l'art. 8, 50 000 unités monétaires;
- d) en ce qui concerne le paragraphe 3 de l'art. 8, 18 000 unités monétaires;
- e) en ce qui concerne le par. 4 de l'art. 8, la franchise ne dépassera pas 1750 unités monétaires en cas de dommages causés à un véhicule et 200 unités monétaires par passager en cas de perte ou de dommages survenus à d'autres bagages.

L'unité monétaire visée dans le présent paragraphe correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cent millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale des montants indiqués dans le présent paragraphe 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 par. 2 doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités de compte aux art. 7 et 8. Lors du dépôt d'un instrument visé à l'art. III et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au par. 1, ou les résultats de la conversion conformément au par. 2, selon le cas.

Art. 10 Dispositions supplémentaires relatives aux limites de responsabilité

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

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

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

Art. 12 Cumul d'actions en responsabilité

1. Lorsque les limites de responsabilité prévues aux art. 7 et 8 prennent effet, elles s'appliquent au montant total de la réparation qui peut être obtenu dans le cadre de toutes les actions en responsabilité intentées en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager ou de perte ou de dommages survenus à ses bagages.
2. En ce qui concerne le transport exécuté par un transporteur substitué, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de transporteur et du transporteur substitué, ainsi que de leurs préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à la charge

soit du transporteur, soit du transporteur substitué, en vertu de la présente convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite qui lui est applicable.

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

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

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

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

Art. 14 Fondement des actions

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

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

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

- a) dans le cas de dommages apparents causés à des bagages:
 - i) pour les bagages de cabine, avant le débarquement du passager ou au moment de ce débarquement;
 - ii) pour tous autres bagages, avant leur livraison ou au moment de cette livraison;
- b) dans le cas de dommages non apparents causés aux bagages ou de perte de bagages, dans les quinze jours qui suivent la date du débarquement ou de la livraison ou la date à laquelle la livraison aurait dû avoir lieu.

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

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

Art. 16 Délai de prescription pour les actions en responsabilité

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

2. Le délai de prescription court:

- a) dans le cas de lésions corporelles, à partir de la date du débarquement du passager;
- b) dans le cas d'un décès survenu au cours du transport, à partir de la date à laquelle le passager aurait dû être débarqué et, dans le cas de lésions corporelles s'étant produites au cours du transport et ayant entraîné le décès du passager après son débarquement, à partir de la date du décès; le délai ne peut toutefois dépasser trois ans à compter de la date du débarquement;
- c) dans le cas de perte ou de dommages survenus aux bagages, à partir de la date du débarquement ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, à compter de la date la plus tardive.

3. La loi du tribunal saisi régit les causes de suspension et d'interruption des délais de prescription, mais en aucun cas une instance régie par la présente Convention ne peut être introduite après expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de débarquement du passager ou de la date à laquelle le débarquement aurait dû avoir lieu, la plus de ces deux dates étant prise en considération.

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

Art. 17 Jurisdiction compétente

1. Une action intentée en vertu de la présente Convention doit être introduite, au choix du demandeur, devant l'une des juridictions énumérées ci-dessous, à condition que celle-ci soit située dans un Etat partie à la présente convention:

- a) le tribunal de la résidence habituelle ou du principal établissement du défendeur;
- b) le tribunal du lieu de départ ou du lieu de destination stipulé dans le contrat de transport;
- c) un tribunal de l'Etat du domicile ou de la résidence habituelle du demandeur, si le défendeur a un siège de son activité dans cet Etat et est soumis à la juridiction de celui-ci;
- d) un tribunal de l'Etat du lieu de conclusion du contrat si le défendeur y a un siège de son activité et est soumis à la juridiction de cet Etat.

2. Après l'événement qui a causé le dommage, les parties peuvent convenir de la juridiction ou du tribunal arbitral auquel le litige sera soumis.

Art. 18 Nullité de clauses contractuelles

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

Art. 19 Autres conventions sur la limitation de la responsabilité

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

Art. 20 Dommage nucléaire

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

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

Art. 21 Transports commerciaux effectués par des personnes morales

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

Art. 22 Déclaration de non-application

1. Lors de l'adhésion à la présente Convention, de sa signature, de sa ratification, de son acceptation ou de son approbation, toute Partie peut déclarer par écrit qu'elle

n'appliquera pas les dispositions de la présente convention, lorsque le passager et le transporteur sont des ressortissants de cette Partie.

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

Art. 23 Signature, ratification et adhésion

1. La présente Convention est ouverte à la signature au siège de l'Organisation jusqu'au 31 décembre 1975 et reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2. Les Etats peuvent devenir Parties à la présente convention 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 en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

Art. 24 Entrée en vigueur

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

2. Pour tout Etat qui ultérieurement signe la présente Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ou dépose un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, la Convention entre en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après la date de la signature ou du dépôt.

Art. 25 Dénonciation

1. La présente convention peut être dénoncée par l'une quelconque des parties à tout moment après la date à laquelle la Convention entre en vigueur à l'égard de cette Partie.

2. La dénonciation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation qui informe toutes les autres Parties de la réception de l'instrument de dénonciation et de la date à laquelle cet instrument a été déposé.

3. La dénonciation prend effet un an après la date du dépôt de l'instrument de dénonciation ou à l'expiration de toute période plus longue qui pourrait y être spécifiée.

Art. 26 Révision et amendement

1. L'Organisation peut convoquer une conférence ayant pour objet de réviser ou d'amender la présente Convention.
2. L'Organisation convoque une conférence des Parties à la présente Convention ayant pour objet de la réviser ou de l'amender à la demande du tiers au moins des Parties.
3. Tout Etat qui devient Partie à la présente Convention après l'entrée en vigueur d'un amendement adopté par une conférence convoquée conformément aux dispositions du présent article est lié par la Convention modifiée.

Art. 27 Dépositaire

1. La présente Convention est déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation.
2. Le Secrétaire général de l'Organisation:
 - a) informe tous les Etats qui ont signé la Convention ou y ont adhéré:
 - i) de toute signature nouvelle et de tout dépôt d'instrument, ainsi que de la date à laquelle cette signature ou ce dépôt sont intervenus;
 - ii) de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention;
 - iii) de toute dénonciation de la présente convention et de la date à laquelle celle-ci prend effet;
 - b) transmet des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats signataires de cette Convention et à tous les Etats qui y ont adhéré.
3. Dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, le Secrétaire général de l'Organisation en transmet une copie certifiée conforme au Secrétariat de l'Organisation des Nation Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies⁷.

Art. 28 Langues

La présente convention est établie en un seul exemplaire original en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues espagnole et russe qui sont préparées par le Secrétaire général de l'Organisation et déposées avec l'exemplaire original revêtu des signatures.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet, ont signé la présente Convention.

Fait à Athènes ce treize décembre mil neuf cent soixante-quatorze.

(Suivent les signatures)

Champ d'application le 16 mars 2017⁸

Etats parties	Ratification Adhésion (A)		Entrée en vigueur	
Argentine*	26 mai	1983 A	28 avril	1987
Bahamas	7 juin	1983 A	28 avril	1987
Barbade	6 mai	1994 A	4 août	1994
Chine*	1 ^{er} juin	1994	30 août	1994
Hong Kong ^a	1 ^{er} juillet	1997	1 ^{er} juillet	1997
Macao	24 juin	2005	24 juin	2005
Congo (Kinshasa)	19 mai	2014 A	17 août	2014
Dominique	31 août	2001 A	29 novembre	2001
Egypte	18 octobre	1991 A	16 janvier	1992
Estonie	8 octobre	2002 A	6 janvier	2003
Géorgie	25 août	1995 A	23 novembre	1995
Guinée équatoriale	24 avril	1996 A	23 juillet	1996
Guyana	10 décembre	1997 A	10 mars	1998
Jordanie	3 octobre	1995 A	1 ^{er} janvier	1996
Libéria	17 février	1981 A	28 avril	1987
Libye	8 novembre	2012 A	6 février	2013
Luxembourg	14 février	1991 A	15 mai	1991
Malawi	9 mars	1993 A	7 juin	1993
Nigéria	24 février	2004 A	24 mai	2004
Pologne	28 janvier	1987	28 avril	1987
Russie*	27 avril	1983 A	28 avril	1987
Saint-Kitts-et-Nevis	30 avril	2005 A	28 novembre	2005
Suisse	15 décembre	1987	14 mars	1988
Tonga	15 février	1977 A	28 avril	1987
Ukraine	11 novembre	1994 A	9 février	1995
Vanuatu	13 janvier	1989 A	13 avril	1989
Yémen	6 mars	1979 A	28 avril	1987

* Réserves et déclarations.

Les réserves et déclarations ne sont pas publiées au RO. Les textes en anglais peuvent être consultés à l'adresse du site Internet de l'Organisation maritime internationale (OMI): www.imo.org ou obtenus à la Direction du droit international public (DDIP), Section des traités internationaux, 3003 Berne.

^a Du 28 avril 1987 au 30 juin 1997, la conv. était applicable à Hong Kong sur la base d'une déclaration d'extension territoriale du Royaume-Uni. A partir du 1^{er} juillet 1997, Hong Kong est devenue une Région administrative spéciale (RAS) de la République populaire de Chine. En vertu de la déclaration chinoise du 6 juin 1997, la conv. est également applicable à la RAS Hong Kong à partir du 1^{er} juillet 1997.

⁸ RO 1988 1144, 2005 1307, 2007 4409, 2014 859, 2017 2155. Une version du champ d'application mise à jour est publiée sur le site web du DFAE (www.dfae.admin.ch/traites).