

# RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères

## PROJET DE LOI

autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages

NOR : MAEJ1310881L/Bleue-1

-----

## ÉTUDE D'IMPACT

### I. Situation de référence et objectifs de la Convention

- **Situation de référence**

Le transport par mer de passagers et de leurs bagages atteint des niveaux inégalés. En 2010, le nombre total de passagers transportés par mer en métropole atteint les **28,2 millions**, dont 24,8 hors croisières<sup>1</sup>. Ce marché recouvre à la fois les transports nationaux et internationaux. Sur la façade nord, les dessertes internationales concernent les liaisons entre la France, le Royaume-Uni et l'Irlande. Les compagnies présentes sur le secteur transmanche sont Brittany Ferries, Louis Dreyfus Armateurs (LDA Lines) et My Ferry Link. Chaque année, environ 10 millions de passagers transitent par le port de Calais. Sur la façade Atlantique, Brittany Ferries dessert l'Espagne à partir de l'Angleterre dans le cadre de son autoroute de la mer. Par ailleurs, LDA Lines exploite depuis septembre 2010 l'autoroute de la mer entre la France (Montoir-de-Bretagne) et l'Espagne (Gijon). Sur la façade méditerranéenne, le trafic international concerne les liaisons vers le Maghreb. Les compagnies françaises présentes sur ce segment sont la Société nationale Corse Méditerranée (SNCM) et la Compagnie Méridionale de Navigation (CMN).

---

<sup>1</sup> Source : Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, Direction des services de transport, Sous-direction des ports et du transport fluvial, « Bilan annuel des ports maritimes et voies navigables », Résultats 2010 provisoires, 62 pages.

Les **croisières** occupent une part économique importante dans le secteur du transport international de passagers. Le nombre de croisiéristes a atteint 19,5 millions de passagers au niveau mondial en 2009<sup>2</sup>. En 2010, en France, le marché de la croisière a affiché une croissance record de 12 % avec un total de 387 000 passagers<sup>3</sup>. Désormais, le marché français est le septième au monde et le quatrième en Europe. Les opérateurs français présents dans le secteur de la croisière sont la Compagnie du Ponant, Croisimer, Croisières de France, Club Med. La flotte française compte neuf navires pour 94 000 tonneaux et une capacité totale de 3000 passagers. Les navires affectés à la croisière connaissent une tendance à la démesure dans leur taille et leur capacité d'accueil. La capacité standard des navires de croisières des grandes compagnies est comprise entre 2500 et 3800 passagers. Les deux plus grands navires de croisière du monde sont l'*Oasis of the Seas* et l'*Allure of the Seas* exploités par la compagnie RCCL (Royal Caribbean Cruise Line). Ils peuvent accueillir à leur bord 6296 passagers et 2165 personnels d'équipage, soit une capacité totale de 8500 personnes.

Les **accidents** en mer de navires à passagers peuvent causer un grand nombre de victimes. Quelques dates peuvent ici être rappelées : le naufrage en mars 1987 du navire *Herald of Free enterprise* quittant le port de Zeebrugge (Belgique) avec sa porte avant ouverte (188 morts) ; l'ouverture de la porte avant du navire *Estonia* en mer Baltique en 1994 (852 morts) ; le chavirage du navire *Joola* au large des côtes de Gambie en 2002 (1864 morts) ; le naufrage du *Costa Concordia* en janvier 2012 (32 morts). Ces catastrophes rendent nécessaire l'encadrement de l'activité de transport international de passagers par mer, en particulier la définition d'un régime efficace de responsabilité du transporteur et d'indemnisation des victimes en cas d'accident. Tel est l'objet du Protocole à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, adopté à Londres le 1<sup>er</sup> novembre 2002.

- **Objectifs de la Convention**

Le Protocole adopté en 2002 modifie la convention initiale, adoptée en 1974, entrée en vigueur en 1987, à laquelle la France n'est pas partie. Son article 15 énonce que « la Convention [adoptée en 1974] et le présent Protocole sont, entre les Parties au présent Protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument ». La « Convention d'Athènes de 2002 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages » correspond donc au texte consolidé de la Convention d'Athènes (ci-après : « la Convention ») tel que modifié par le Protocole relevant à ce titre de la procédure de l'article 53 de la Constitution.

---

<sup>2</sup> Données extraites de l'Etude du suivi de l'offre et de la demande de transport maritime – Analyse explicative sur l'évolution du transport maritime international (2009), Bureaux d'études BRS-MLTC, juin 2010.

<sup>3</sup> Les données sur la croisière sont extraites du rapport intitulé « Analyse de la conjoncture économique : le transport maritime 1<sup>er</sup> semestre 2011 », auteur : Lisa Sutto, Mission de la flotte de commerce, Direction des affaires maritimes, Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer, Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, 2011, 25 pages.

La Convention vise à unifier les règles nationales applicables en matière de responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident et de réparation des dommages subis par les passagers. Le souci de faciliter aux victimes l'indemnisation de leurs préjudices constitue le fil conducteur des adaptations successives du texte de la convention initiale<sup>4</sup>. Il s'exprime dans le Protocole de 2002 par les dispositions suivantes :

- Mise en place d'un régime de responsabilité objective du transporteur (responsabilité sans faute) ;
- Fixation de limites élevées de responsabilité ;
- Obligation pour le transporteur de souscrire une assurance couvrant sa responsabilité ;
- Possibilité pour une victime de demander réparation directement auprès de l'assureur.

## **II. Conséquences estimées de la mise en œuvre de la Convention**

### **● Conséquences économiques**

Elles concernent les armateurs. Le marché de l'assurance offre déjà des couvertures de responsabilité permettant de satisfaire aux conditions fixées par la Convention d'Athènes dans le cadre des polices d'assurance « risques standards » ou de responsabilité civile qui sont proposés par les assureurs maritimes, principalement par les Protection & Indemnity Clubs. Les incidences économiques que pourrait avoir l'adhésion au Protocole de 2002 sont difficiles à évaluer étant donné le caractère très aléatoire d'événements maritimes comme les accidents de navires à passagers. En outre, les coûts de la réassurance au plan mondial peuvent interférer dans l'augmentation des primes d'assurance.

En ce qui concerne le risque de guerre ou de terrorisme, les transporteurs devront se procurer des garanties spécifiques afin de se conformer aux obligations qui découlent des lignes directrices d'application de la Convention. Ces garanties sont susceptibles de se traduire par un coût financier nouveau pour les transporteurs. Toutefois, l'évaluation reste très approximative, le produit « risque de guerre » n'étant pas disponible actuellement.

En tout état de cause, il est peu probable que l'entrée en vigueur de la Convention aura des répercussions sur le coût des billets de passage ou des titres de croisière, le coût de l'assurance étant une composante résiduelle dans le coût global du transport et étant surtout sensible à la sinistralité.

### **● Conséquences sociales**

L'adhésion au Protocole de 2002 n'aura pas d'incidences sociales, la Convention ne concernant pas l'emploi à bord des navires de passagers.

### **● Conséquences financières**

Mis à part les coûts liés à la délivrance du certificat d'assurance, les effets de l'adhésion au Protocole sont relativisés à l'égard des armateurs par le fait qu'ils sont déjà assurés pour la plupart.

---

<sup>4</sup> Pour un historique de ces adaptations, lire ci-dessous la rubrique « Historique des négociations ».

A l'égard des passagers, il est indéniable que l'adhésion au Protocole aura des répercussions positives. Les montants assurés auxquels ils peuvent prétendre pourront être plus facilement recouverts auprès des assureurs dans le cadre du mécanisme de l'action directe mis en place par le Protocole.

Pour l'Etat, l'adhésion au Protocole n'aura pas de répercussions financières.

- **Conséquences environnementales**

L'adhésion au Protocole de 2002 n'aura pas d'incidences environnementales.

- **Conséquences juridiques**

Il convient d'analyser l'articulation de la Convention avec le droit international, européen et national positif, ainsi que les modifications qui devront être apportées dans ce dernier.

- **L'articulation de la Convention d'Athènes avec la Convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes**

La Convention sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (ci-après : la Convention « LLMC », *pour Limitation of Liability for Maritime Claims*), prévoit une limite de responsabilité spécifique applicable aux créances de passagers. En vertu de son article 7, « *dans le cas de créances résultant de la mort ou de lésions corporelles des passagers d'un navire et nées d'un même événement, la limite de la responsabilité du propriétaire du navire est fixée à un montant de 175 000 unités de compte multiplié par le nombre de passagers que le navire est autorisé à transporter conformément à son certificat* ».

Conformément à l'article 19 de la Convention d'Athènes, le transporteur conserve le droit de se prévaloir des limites établies par les « conventions internationales sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer ». Il en résulte que s'appliquera aux créances de passagers la limite de responsabilité la plus basse calculée en application de la Convention d'Athènes ou de la Convention LLMC. Ainsi, dans les cas où la limite de responsabilité du transporteur de passagers prévue par la Convention d'Athènes s'avérerait supérieure au plafond fixé dans la Convention LLMC, le transporteur pourra se prévaloir de la limite de responsabilité prévue à l'article 7 de la Convention LLMC.

- **L'articulation de la Convention d'Athènes avec le droit de l'Union européenne**
  - **Conséquences de l'entrée en vigueur de la Convention d'Athènes 2002 avec le règlement (CE) n° 392/2009 du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident**

L'articulation entre la Convention d'Athènes et le règlement (CE) n° 392/2009 du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident ne pose pas de problème particulier, ce règlement incorporant dans le droit de l'Union européenne la Convention d'Athènes. Il étend les dispositions de la convention au cabotage maritime national à bord de navires des classes A et B<sup>5</sup> au sens de la directive 98/18/CE du 17 mars 1998 établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers (exemples : la desserte de la Corse, la desserte des Iles Atlantique). Il confère un caractère contraignant aux lignes directrices de l'OMI sur le risque de guerre<sup>6</sup> et introduit plusieurs dispositions favorables aux passagers non prévues par la Convention d'Athènes, relatives en particulier à l'indemnisation en cas de perte ou dommages occasionnés à des équipements de mobilité utilisés par des passagers à mobilité réduite, au versement d'avances, ainsi qu'à l'information des passagers sur leurs droits. Il est en vigueur depuis le 31 décembre 2012<sup>7</sup>. Le cadre juridique établissant les droits des passagers et mis en place par ce règlement a été complété par l'adoption du règlement (UE) n°1177/2010 du 24 novembre 2010 concernant les droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure.

- **Compétence juridictionnelle, reconnaissance et exécution des jugements : l'articulation de la Convention d'Athènes avec le règlement (CE) n°44/2001 du 22 décembre 2000 et les autres règles applicables à l'Union européenne**

La Convention contient deux articles relatifs à la juridiction compétente (article 17), ainsi qu'à la reconnaissance et l'exécution des jugements (article 17 *bis*). Ces deux matières relèvent de la compétence exclusive de l'Union européenne en ce qu'elles ont une incidence sur le règlement (CE) n°44/2001 du Conseil du 22 décembre 2000 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (règlement dit « Bruxelles I »).

---

<sup>5</sup> Comme l'énonce l'article 4 de cette directive, « les navires à passagers sont répartis en différentes classes en fonction de la zone maritime dans laquelle ils opèrent ».

<sup>6</sup> Voir ci-dessus sous la rubrique « Conséquences économiques » et ci-dessous sous la rubrique « Historique des négociations ».

<sup>7</sup> L'article 12 du règlement énonce que le règlement est applicable « à partir de la date d'entrée en vigueur de la convention d'Athènes pour la Communauté, et en tout état de cause, au plus tard le 31 décembre 2012 ». Les conditions d'entrée en vigueur du Protocole n'étant pas réunies (lire ci-dessous la rubrique « Etat des signatures et ratifications »), le règlement sera applicable à compter du 31 décembre 2012.

Lors du dépôt de son instrument d'adhésion<sup>8</sup>, l'Union européenne a fait application de l'article 17 *bis* § 3 de la Convention, qui permet aux Etats parties d'appliquer d'autres règles pour la reconnaissance et l'exécution des jugements, sous réserve que ces dernières assurent une reconnaissance et une exécution des jugements au moins aussi favorable qu'en vertu de la Convention. Ainsi, l'Union a fait une déclaration aux termes de laquelle les décisions rendues par un tribunal d'un Etat membre « sont reconnues et exécutées dans un Etat membre de l'Union européenne conformément aux règles de l'Union européenne applicables en la matière ». Lorsque la décision est rendue par un Etat tiers, elle est reconnue et exécutée dans les Etats membres conformément à la Convention de Lugano du 16 septembre 1988 ou à celle du 30 octobre 2007, selon que l'Etat qui a rendu la décision est partie au premier ou au second instrument<sup>9</sup>.

En revanche, les solutions énoncées par la Convention en ce qui concerne la juridiction compétente prévalent sur les règles applicables à l'Union européenne.

### ○ **L'adaptation du droit interne**

Dans la mesure où le règlement (CE) n°392/2009 précité, directement applicable aux Etats membres à compter du 31 décembre 2012, incorpore dans le droit de l'Union européenne les dispositions de la Convention, le droit interne ne devra être modifié qu'à la marge. Des mesures adaptées en matière de procédure de constitution de fonds de limitation en cas de sinistre devront être prises. Anticipant l'entrée en vigueur de ce règlement, une ordonnance<sup>10</sup> a été prise en juin 2011 pour mettre en conformité le droit interne avec le règlement, notamment en ce qui concerne l'obligation d'assurance du transporteur (article L. 5123-2-II du code des transports) et la sanction applicable en cas de manquement à cette obligation (article L. 5123-6-1 du code des transports). Le règlement s'appliquant, comme expliqué ci-dessus, aux transports nationaux à bord de navires des classes A et B, l'article L. 5420-1 du code des transports énonce que le chapitre de ce code ayant trait au transport de personnes ne s'applique pas aux transports régis par le règlement (CE) n°392/2009, afin de circonscrire son application aux navires de classe C et D. Ce cadre juridique qui se caractérise par la coexistence de deux régimes de responsabilité – un pour les navires de classe A et B (règlement européen), un autre pour les navires de classe C et D (code des transports) – est discutable du point de vue des intérêts des passagers et de la simplicité juridique. La Commission n'a pas fait à ce jour de proposition d'extension du règlement (CE) n°392/2009 pour les navires de catégorie C et D<sup>11</sup>.

---

<sup>8</sup> Le Protocole est ouvert à l'adhésion des organisations régionales d'intégration économique (article 19 du Protocole).

<sup>9</sup> La déclaration de l'Union européenne est disponible à l'article 2§3 de la décision du Conseil du 12 décembre 2011 concernant l'adhésion de l'Union européenne au protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, en ce qui concerne les articles 10 et 11 dudit protocole.

<sup>10</sup> Ordonnance n°2011-635 du 9 juin 2011 portant diverses dispositions d'adaptation du code des transports au droit de l'Union européenne et aux conventions internationales dans les domaines du transport et de la sécurité maritime.

<sup>11</sup> L'article 1§3 du règlement n°392/2009 du 23 avril 2009 énonce qu'« au plus tard le 30 juin 2013, la Commission présente si nécessaire une proposition législative visant, notamment, à étendre le champ d'application du présent règlement aux navires des classes C et D au titre de l'article 4 de la directive 98/18/CE ».

- **Conséquences administratives**

Elles concernent d'une part, la délivrance des certificats d'assurance aux transporteurs dont les navires battent le pavillon français, d'autre part, le contrôle de la possession de ce certificat par les navires faisant escale dans les ports français.

- **La délivrance des certificats d'assurance**

L'administration des affaires maritimes, plus précisément les Directions interrégionales de la mer et le guichet unique du registre international français (RIF), sera chargée de cette délivrance. Le nombre des navires français concernés est d'environ vingt-cinq<sup>12</sup>. La délivrance des certificats ne représente pas une charge de travail importante, les contrats élaborés par les compagnies d'assurance et les mutuelles étant standardisés et couvrant déjà les risques visés par la Convention, à l'exception du risque de guerre. La délégation de la délivrance des certificats à des organismes habilités est en cours de mise en place.

- **Le contrôle de la possession des certificats par les navires faisant escale dans les ports français**

Aux termes de l'article 4 *bis* § 13 de la Convention, les Etats Parties doivent s'assurer que tous les navires auxquels s'applique l'obligation de disposer à bord du certificat et faisant escale dans leurs ports disposent bien du certificat. Cette obligation de contrôle, relativement simple à réaliser, est déjà prévue par la directive 2009/16/CE du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'Etat du port.

### **III. Application du Protocole de 2002 dans les collectivités régies par les articles 73 et 74 de la Constitution, en Nouvelle-Calédonie et dans les Terres australes et antarctiques françaises**

Il n'est pas prévu d'assortir l'adhésion au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 de réserves quant à son application dans ces territoires. Les règles propres au pavillon français en matière de sécurité ou de responsabilité sont appliquées quel que soit le registre d'immatriculation du navire.

### **IV. Historique des négociations**

Le Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes a été adopté le 1<sup>er</sup> novembre 2002 à l'issue d'une conférence diplomatique organisée au siège de l'OMI, peu de temps après le naufrage du navire *Joola* au large de la Gambie, qui a causé la mort de 1864 personnes.

---

<sup>12</sup> Source : base de données des navires du Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie (Direction des affaires maritimes).

Cet instrument modifie la convention initiale, adoptée à Athènes le 13 décembre 1974 et entrée en vigueur le 28 avril 1987. Deux protocoles antérieurs à celui de 2002 ont été adoptés, le premier le 19 novembre 1976, le second le 29 mars 1990. La convention initiale établissait un régime de responsabilité pour faute, présumée en cas de sinistre majeur, mais n'obligeait pas le transporteur à s'assurer et ne permettait pas aux victimes de demander réparation directement auprès de l'assureur du transporteur. Le Protocole de 1976, introduisant le droit de tirage spécial en tant qu'unité de compte au lieu du franc-or, est entré en vigueur le 30 avril 1989. Le Protocole de 1990, adopté dans le souci de relever les limites de responsabilité du transporteur et d'introduire une procédure simplifiée d'augmentation de ces limites, n'est pas entré en vigueur, faute d'un nombre suffisant de ratifications.

Trois années après l'adoption du Protocole de 2002, des discussions ont repris au Comité juridique de l'OMI, du fait de la préoccupation des compagnies d'assurances relayés par les armateurs concernant la capacité du marché de l'assurance à offrir un produit d'assurance contre le risque terroriste qui permette de couvrir les transporteurs selon les exigences de la Convention d'Athènes. Le Comité a estimé que la question de la responsabilité du transporteur en cas d'action terroriste constituait un obstacle à l'entrée en vigueur de la Convention. Par la résolution A.988(24) adoptée le 1<sup>er</sup> décembre 2005, l'Assemblée de l'OMI recommande aux Etats de ratifier le Protocole d'Athènes dès que possible tout en se réservant le droit de délivrer et d'accepter les certificats d'assurance avec des exceptions et des limitations spéciales tenant aux conditions du marché d'assurance. Donnant suite à cette résolution, le Comité juridique de l'OMI a adopté le 19 octobre 2006 le modèle de réserve et des lignes directrices pour l'application de la Convention d'Athènes.

## **V. Etat des signatures et ratifications**

Conformément à l'article 20 du Protocole, ce dernier entrera en vigueur « douze mois après la date à laquelle dix Etats, soit l'ont signé sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Secrétaire général » de l'OMI.

Le Protocole entrera donc en vigueur le 23 avril 2014, le dixième Etat à l'avoir ratifié étant la Belgique le 23 avril 2013. Douze Etats, ainsi que l'Union européenne, ont ratifié le Protocole ou y ont adhéré à ce jour : Albanie, Belgique, Belize, Croatie, Danemark, Lettonie, Malte, Pays-Bas, Palau, Saint Kitts et Nevis, Serbie, Syrie.



## VI. Déclarations ou réserves que la République envisage de faire

En application de la décision du Conseil du 12 décembre 2011 concernant l'adhésion de l'Union européenne au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, à l'exception des articles 10 et 11 dudit protocole<sup>13</sup>, le dépôt de l'instrument d'adhésion auprès du Secrétaire général de l'OMI sera accompagné d'une réserve relative à la limitation de responsabilité du transporteur pour risque de guerre et à l'obligation d'assurance prévue à l'article 4 *bis* de la Convention. Rédigée sur le modèle adopté par le Comité juridique de l'OMI, elle sera formulée de la manière suivante :

« [1.1.] Réserve se rapportant à l'adhésion, par la France, au Protocole de 2002 à la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (ci-après « convention »).

*Limitation de la responsabilité du transporteur, etc.*

[1.2.] La France se réserve le droit de, et s'engage à, limiter au plus petit des montants suivants la responsabilité, le cas échéant, en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 3 de la convention, en cas de mort ou de lésions corporelles d'un passager causées par l'un quelconque des risques mentionnés au paragraphe 2.2 des lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes :

- 250 000 unités de compte par passager pour un même événement, ou
- 340 millions d'unités de compte au total par navire pour un même événement.

[1.3.] La France se réserve en outre le droit de, et s'engage à, appliquer à cette prise en charge financière *mutatis mutandis* les paragraphes 2.1.1 et 2.2.2 des lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes.

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

[1.5.] La réserve et l'engagement mentionnés au paragraphe 1.2 s'appliquent quel que soit le fondement de la responsabilité en vertu du paragraphe 1 ou 2 de l'article 3 et nonobstant toute disposition contraire de l'article 4 ou de l'article 7 de la convention ; toutefois, cette réserve et cet engagement n'affectent pas l'application des articles 10 et 13.

---

<sup>13</sup> L'article 4§2 de cette décision énonce que « les Etats membres font la réserve figurant dans les lignes directrices de l'OMI au moment du dépôt de leurs instruments de ratification du protocole d'Athènes ou d'adhésion à celui-ci ».

*Assurance obligatoire et limitation de la responsabilité des assureurs*

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

- 250 000 unités de compte par passager pour un même événement, ou
- 340 millions d'unités de compte au total par navire pour un même événement.

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

[1.8.] La France se réserve en outre le droit de, et s'engage à, appliquer les lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes, y compris les clauses mentionnées aux paragraphes 2.1 et 2.2 de ces lignes directrices, à l'égard de toute assurance obligatoire souscrite en application de la convention.

[1.9.] La France se réserve le droit de, et s'engage à, exonérer le fournisseur de l'assurance ou autre garantie financière prévue au paragraphe 1 de l'article 4 *bis* de toute responsabilité qu'il ne s'est pas engagé à prendre en charge.

*Délivrance du certificat*

[1.10.] La France se réserve le droit de, et s'engage à, délivrer des certificats d'assurance en vertu du paragraphe 2 de l'article 4 *bis* de la convention, de façon :

- à rendre compte des limitations de responsabilité et des conditions relatives à la couverture d'assurance qui sont mentionnées aux paragraphes 1.2, 1.6, 1.7 et 1.9, et
- à ajouter toutes autres limitations, conditions et exclusions qu'il estime nécessaires, compte tenu des exigences du marché de l'assurance au moment de la délivrance du certificat et de l'objectif d'une indemnisation rapide des victimes.

[1.11.] La France se réserve le droit de, et s'engage à, accepter les certificats d'assurance délivrés par d'autres États parties qui comportent une réserve similaire.

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

*Relation entre la présente réserve et les lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes*

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