



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 24.10.2007

COM(2007) 674 final

2005/0242 (COD)

Proposition modifiée de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires

(présentée par la Commission conformément à l'article 250, paragraphe 2 du traité CE)

Proposition modifiée de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. ETAT DE LA PROCEDURE

La proposition - COM (2005) 593 – COD/2005/0242 - a été adoptée par la Commission le 23 novembre 2005 et transmise au Parlement européen et au Conseil le 30 janvier 2006.

Le Comité économique et social européen a adopté son avis sur la proposition de la Commission le 13 septembre 2006.

Le Comité des Régions a adopté son avis sur la proposition de la Commission le 15 juin 2006.

Le Parlement européen a adopté 25 amendements en première lecture le 29 mars 2007.

2. OBJECTIF DE LA PROPOSITION

L'objectif est de faire en sorte qu'il y ait un minimum de règles qui soient communes à tous les Etats membres en matière de responsabilité civile et d'assurance des propriétaires de navires et de définir sur le fond des règles qui permettent à la fois de prévenir les accidents et de réparer les dommages.

La proposition vise à incorporer en droit communautaire

- la Convention de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, dans sa version de 1996,
- une résolution de l'OMI et de l'Organisation Internationale du Travail sur les garanties financières en cas d'abandon des gens de mer.

La proposition vise par ailleurs à mettre en place un système d'assurance de responsabilité civile obligatoire des propriétaires de navires en s'appuyant sur une résolution de l'OMI sur l'assurance.

3. OBJECTIF DE LA PROPOSITION MODIFIEE

La proposition modifiée vise à adapter la proposition d'origine sur un certain nombre de points, tels que suggérés par le Parlement européen.

4. OBSERVATIONS RELATIVES AUX AMENDEMENTS ADOPTES PAR LE PARLEMENT EUROPEEN

4.1 Amendements acceptés par la Commission

La Commission peut accepter les amendements 1, 2, 3, 4, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 20, 22, 24, 28.

4.2 Amendements acceptés par la Commission en partie ou sous réserve de reformulation

Les amendements 5, 21, 23, 26, 27

– Amendement 5

La dernière partie de l'amendement vise à décrire la conduite supprimant la limitation (comportement à partir duquel le propriétaire de navire perd son droit à limiter sa responsabilité). Cette description est cependant incomplète et doit donc être revisitée pour refléter de façon intégrale le dispositif de la directive, à savoir non seulement l'article 4, paragraphe 2a (fondé sur la faute inexcusable), mais aussi l'article 4, paragraphe 3 (fondé sur la négligence grave).

Considérant 5bis nouveau:

"En ce qui concerne les navires battant pavillon d'un Etat contractant à la convention de 1996, la limitation de responsabilité de la convention de 1996 ne doit pas pouvoir être opposée aux victimes qui ne sont pas parties à l'opération de transport maritime dès lors que le propriétaire du navire à l'origine des dommages n'a pas agi en bon professionnel et devrait avoir conscience des conséquences dommageables de son action ou de son omission. En ce qui concerne les navires ne battant pas pavillon d'un Etat contractant à la convention de 1996, la limitation de responsabilité de la convention de 1996 ne doit pas pouvoir être opposée aux victimes qui ne sont pas parties à l'opération de transport maritime dès lors que le propriétaire du navire à l'origine des dommages a commis une négligence grave. "

– Amendement 21

L'amendement vise à décrire le contenu de la résolution A 930(22) de l'OMI. Or cette description n'est pas complète et doit également mentionner le paiement des arriérés de salaire.

Article 6, alinéa 1:

"Chaque Etat membre prend les mesures nécessaires afin que tout propriétaire d'un navire battant son pavillon souscrive une garantie financière destinée à protéger les gens de mer employés ou engagés à bord de ce navire en cas d'abandon, conformément à la résolution A 930(22) de l'OMI, **et à permettant de couvrir les coûts de logement, d'assistance médicale et de rapatriement, ainsi que de payer les arriérés de salaires.**"

– Amendements 23, 26 et 27

Ces trois amendements portent sur la création d'un office communautaire chargé de gérer les certificats de garantie financière.

Il pourrait être légitime de tenter de centraliser au plan européen la gestion des certificats de garantie financière, autant pour alléger la charge des Etats membres que pour assurer l'homogénéité des procédures. Mais la création d'un tel office aura des conséquences aux plans administratif et financier qu'il importe de mesurer. C'est pourquoi la Commission souhaiterait examiner plus en détail une telle initiative.

Dans ce contexte, une option pourrait être non pas de créer un nouvel office, mais de confier ces tâches à l'Agence européenne pour la sécurité maritime, mettant en relief les conséquences pour l'Agence elle-même aux plans institutionnel et financier.

Considérant nouveau:

"Il pourrait être approprié que dans l'avenir la gestion des certificats de garantie financière soit centralisée au niveau européen. L'Agence européenne pour la sécurité maritime pourrait être amenée à jouer un rôle à cette fin. Il conviendra cependant au préalable d'identifier avec précision les conséquences que cela pourrait entraîner pour l'Agence, tant au plan institutionnel qu'au plan financier"

4.3. Amendements non acceptés par la Commission

Les amendements 7 et 25 ne peuvent être acceptés par la Commission

5. PROPOSITION MODIFIEE

Vu l'article 250, paragraphe 2 du traité CE, la Commission modifie sa proposition comme indiqué ci-dessus.