

039227/EU XXIII.GP
Eingelangt am 13/06/08

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 13.6.2008
COM(2008) 375 final

2005/0241 (COD)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN

conformément à l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE

concernant la

position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'un règlement relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN

conformément à l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE

concernant la

position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'un règlement relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident

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

1. HISTORIQUE DU DOSSIER

Date de la transmission de la proposition au PE et au Conseil (document COM(2005) 592 final – 2005/0241(COD)):	13 février 2006
Date de l'avis du Comité des Régions:	15 juin 2006
Date de l'avis du Comité économique et social européen:	13 septembre 2006
Date de l'avis du Parlement européen en première lecture:	25 avril 2007
Date de la proposition modifiée de la Commission	22 octobre 2007
Date de l'adoption de la position commune:	6 juin 2008

2. OBJET DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION

L'objectif de la proposition est d'offrir à tous les passagers à bord de bateaux, quel que soit leur trajet, tout comme aux transporteurs, un cadre juridique déterminant leurs droits et obligations en cas d'accident qui soit harmonisé. Le niveau d'ambition de cette harmonisation doit être suffisamment élevé afin d'assurer non seulement une plus juste réparation des dommages mais également une meilleure prévention des sinistres.

La proposition vise à incorporer en droit communautaire le protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, adopté sous les auspices de l'Organisation Maritime Internationale ("la Convention d'Athènes de 2002"). La Convention d'Athènes de 2002 est un texte moderne qui précise clairement les droits et obligations des passagers et des transporteurs; elle prévoit pour les dommages en cas d'incident de navigation un régime de responsabilité sans faute du transporteur, fixe des montants maximaux d'indemnisation suffisamment élevés, exige de tous les transporteurs qu'ils souscrivent une police d'assurance et permet au plaignant de s'adresser directement à l'assureur pour obtenir réparation.

A noter que parallèlement à cette initiative, les Etats membres et la Communauté s'apprêtent à devenir parties contractantes à la Convention d'Athènes de 2002¹.

Cette incorporation de la Convention d'Athènes de 2002 en droit communautaire devrait s'accompagner d'un certain nombre d'aménagements:

- la Convention d'Athènes de 2002 est limitée au seul transport maritime international. La Commission propose d'étendre le champ d'application au cabotage (transport maritime à l'intérieur d'un seul et même Etat membre) et au transport par voie navigable;
- dans un objectif d'harmonisation profitant tout autant aux passagers qu'aux transporteurs, la Commission propose de rendre inapplicable une clause de la Convention d'Athènes de 2002 au titre de laquelle un Etat membre peut de manière isolée adopter des plafonds d'indemnisation supérieurs à ceux de la Convention. Par ailleurs, dans sa proposition modifiée², la Commission a accepté un amendement du Parlement européen qui tend à garantir aux victimes qu'elles pourront être indemnisées dans tous les cas de figure à hauteur des plafonds prévus par la Convention d'Athènes, écartant donc la mise en œuvre des règles concurrentes sur la limitation globale de responsabilité.
- ajout d'une mesure visant à indemniser plus favorablement les dommages causés aux équipements pour handicapés;
- ajout d'une obligation de versement d'avances;
- ajout d'une obligation d'information des passagers sur leurs droits.

3. COMMENTAIRES SUR LA POSITION COMMUNE

La Commission estime que le Conseil a vidé sa proposition d'une grande partie de son contenu.

Tout d'abord, la position commune vise à exclure du champ d'application de la proposition la navigation intérieure ainsi qu'une grande partie du transport maritime domestique. Le Parlement européen avait de son côté dans son avis en première lecture une approche ambiguë en ce qui concerne la navigation intérieure. Le Parlement s'était par contre clairement prononcé en faveur de l'inclusion du transport maritime domestique tout en prévoyant de donner plus de temps à certains d'entre les opérateurs concernés pour qu'ils puissent s'adapter. Ces amendements du Parlement avaient été soutenus par la Commission mais n'ont pas été repris par le Conseil.

Ensuite, le Conseil a rejeté deux mécanismes visant l'harmonisation des plafonds d'indemnisation. En l'état actuel du texte, les plafonds d'indemnisation seraient à géométrie variable, et ce de deux points de vue:

¹ Proposition de décision du Conseil concernant la conclusion par la Communauté européenne du protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages - COM(2003) 375 du 24 juin 2003. En cours d'adoption.

² COM(2007)645 du 22 octobre 2007.

- il n'y aurait pas les mêmes plafonds d'indemnisation partout en Europe. Le Conseil a en effet choisi de préserver la mise en œuvre de l'article 7 de la Convention d'Athènes de 2002 qui permet aux Etats contractants individuellement d'aller au-delà des plafonds fixés par la Convention.
- l'indemnisation versée aux victimes dépendrait de la taille de l'accident. Le Conseil a en effet préservé la mise en œuvre de l'article 19 de la Convention d'Athènes de 2002 qui permet de faire jouer en concurrence avec la Convention elle-même les mécanismes de limitation globale de responsabilité, avec le résultat que les plafonds d'indemnisation pourront être inférieurs à ceux de la Convention.

Par ailleurs, la Commission prend note de l'intention du Conseil de clarifier les règles applicables en matière de compétence judiciaire, de reconnaissance et d'exécution des jugements. Ces règles peuvent en effet résulter soit de la Convention d'Athènes elle-même soit de la législation communautaire (règlement n° 44/2001 dit "Bruxelles I"). La Commission considère toutefois que le libellé figurant dans la position commune (considérant 3 e) n'est pas approprié. Ce libellé suggère en effet une délimitation restrictive du champ de la compétence communautaire exclusive qui n'apparaît pas conforme à la jurisprudence de la Cour de justice.

On notera que la position commune n'a été adoptée qu'à la majorité qualifiée. La Commission, en s'opposant à cet accord majoritaire, aurait pu faire obstacle à son passage en deuxième lecture. La Commission n'a pas souhaité le faire, estimant que le débat interinstitutionnel doit se poursuivre.

La Commission a fait la déclaration suivante à l'occasion de l'adoption de la position commune:

"La Commission ne souhaite pas faire obstacle à un accord majoritaire sur cette importante proposition qui vise à mettre en place un cadre juridique harmonisé garantissant une indemnisation satisfaisante des passagers à bord de bateaux en cas d'accident.

Néanmoins, la Commission regrette que le Conseil n'ait pas préservé l'ambition de sa proposition. Le Conseil a en effet réduit son champ d'application en excluant la navigation intérieure et une grande partie du transport domestique. Par ailleurs, le Conseil a rejeté deux mécanismes garantissant l'harmonisation des niveaux d'indemnisation au bénéfice à la fois des victimes et de l'industrie: en l'état actuel de l'accord politique, d'une part les victimes ne pourront pas être indemnisées dans tous les cas de figure à hauteur des plafonds prévus par la Convention d'Athènes, et d'autre part les transporteurs pourraient dans certains cas être tenus de verser des dédommagements supérieurs à ceux prévus dans la Convention d'Athènes.

Enfin, la Commission exprime son désaccord avec le libellé du considérant 3 e) dans la mesure où il tend à remettre en cause l'étendue des compétences communautaires exclusives."

4. OBSERVATIONS DETAILLEES DE LA COMMISSION SUR LES AMENDEMENTS ADOPTES PAR LE PARLEMENT EUROPEEN

4.1 Amendements du Parlement européen acceptés par la Commission et repris intégralement ou en partie dans la position commune

L'amendement 6 qui vise à prendre en compte l'adoption en octobre 2006 de lignes directrices de l'OMI sur les dommages liés aux attentats terroristes.

Les amendements 2 et 10 sur le remboursement des avances versées indûment.

Les amendements 3 et 11 sur les caractéristiques de l'information fournie aux passagers.

4.2 Amendements du Parlement européen acceptés par la Commission mais non repris dans la position commune

L'amendement 5 sur le rôle de l'Etat du port.

Les amendements 7 et 8 concernant les plafonds d'indemnisation.

L'amendement 12 sur les modalités d'information des passagers.

L'amendement 13 sur l'échelonnement dans le temps de la mise en œuvre du règlement pour les lignes régulières de ferry.

L'amendement 14 sur l'échelonnement dans le temps de la mise en œuvre du règlement pour le transport par voie navigable.

L'amendement 15 sur l'échelonnement dans le temps de la mise en œuvre du règlement pour les lignes régulières de ferry opérant dans les pays et territoires d'outre mer.

4.3 Amendements du Parlement européen rejetés par la Commission mais repris dans la position commune

L'amendement 9 limitant le versement d'avances aux seuls cas d'incidents de navigation.

Les amendements 16 à 27 sur l'exclusion de la navigation intérieure.

4.4 Amendements du Parlement européen rejetés par la Commission et non repris dans la position commune

L'amendement 4 sur le rôle de l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime.

5. CONCLUSION

La Commission prend note de la position commune du Conseil adoptée à la majorité qualifiée mais rappelle sa position sur la question de la délimitation du champ d'application et sur le point de la nécessaire harmonisation au plan européen des niveaux d'indemnisation des victimes.