

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 26.11.2008

COM(2008) 831 final

2005/0241 (COD)

AVIS DE LA COMMISSION

**conformément à l'article 251, paragraphe 2, troisième alinéa, point c), du traité CE
sur les amendements du Parlement européen
à la position commune du Conseil concernant la
proposition de**

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou
par voie de navigation intérieure en cas d'accident**

**PORTANT MODIFICATION A LA PROPOSITION DE LA COMMISSION conformément
à l'article 250, paragraphe 2 du traité CE**

AVIS DE LA COMMISSION

**conformément à l'article 251, paragraphe 2, troisième alinéa, point c), du traité CE
sur les amendements du Parlement européen
à la position commune du Conseil concernant la
proposition de**

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**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 un intérêt pour l'EEE)

1. INTRODUCTION

L'article 251, paragraphe 2, troisième alinéa, point c), du traité CE dispose que la Commission émet un avis sur les amendements proposés par le Parlement européen en deuxième lecture. La Commission rend ci-après son avis sur les 19 amendements proposés par le Parlement.

2. HISTORIQUE DU DOSSIER

Date de la transmission de la proposition au Parlement européen 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
Date de l'avis du Parlement européen en deuxième lecture	24 septembre 2008

3. OBJET DE LA PROPOSITION

La proposition vise à 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 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 accidents.

Il s'agit d'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 (ci-après "la Convention d'Athènes"). La Convention d'Athènes 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'appêtent à devenir parties contractantes à la Convention d'Athènes¹.

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

- La Convention d'Athènes est limitée au 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 au titre de laquelle un Etat membre peut de manière isolée adopter des plafonds d'indemnisation supérieurs à ceux de la Convention. Par ailleurs, la Commission a accepté un amendement du Parlement européen en première lecture qui vise à garantir aux victimes qu'elles seront dans tous les cas de figure dédommagées à hauteur des niveaux prévus dans la Convention d'Athènes. En l'état actuel des choses, il serait en effet possible de faire jouer en concurrence avec la Convention d'Athènes une autre Convention sur la limitation de responsabilité des transporteurs qui, fixant un plafond global d'indemnisation par accident, aurait pour effet de diminuer les indemnisations versées à chaque victime.
- Ajout d'une mesure visant à indemniser plus favorablement les dommages causés aux équipements pour personnes à mobilité réduite.
- Ajout d'une obligation de versement d'avances.
- Ajout d'une obligation d'information des passagers sur leurs droits.

4. AVIS DE LA COMMISSION SUR LES AMENDEMENTS DU PARLEMENT EUROPEEN

4.1. Amendements retenus par la Commission

4.1.1. Amendements retenus en totalité

- Les amendements 2, 7, 8, 9, 10, 12, 13, 16, 18 et 19 sont acceptés dans leur intégralité.

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

4.1.2. *Amendements retenus en partie*

- L'amendement 1 est accepté mais en partie seulement. La Commission n'accepte pas la dernière phrase de cet amendement qui laisse entendre que l'instauration d'un système d'assurance obligatoire ne doit pas avoir de conséquences pour les régimes d'assurance existants. En réalité, l'instauration d'un tel système d'assurance obligatoire aura nécessairement des conséquences sur les opérateurs individuels, même si elle ne devrait pas affecter de manière générale la structure du marché de l'assurance.
- Les amendements 3 et 17 sont acceptés mais en partie seulement. La Commission considère qu'il n'est pas réaliste d'exiger que l'information donnée aux passagers soit complète; ceci signifierait en effet leur transmettre copie de la législation pertinente, y compris en ce qui concerne la procédure civile, dans son intégralité. Ces amendements 3 et 17 visent également à ce que l'information soit transmise aux passagers avant de monter à bord; ceci n'est pas réalisable dans tous les cas de figure, en raison du champ d'application du règlement. Le règlement s'applique en effet dans des hypothèses où le contrat a été conclu dans un pays tiers, dans ce cas, on peut seulement garantir que l'information sera disponible au moment où le passager monte à bord du navire.
- L'amendement 14 est accepté mais en partie seulement. La Commission n'accepte pas la suppression du deuxième paragraphe de l'article 5 de la position commune concernant le mécanisme d'indemnisation en cas d'attentat terroriste.
- L'amendement 15 est accepté mais en partie seulement. La Commission considère qu'il n'est pas approprié de garantir un certain montant minimum d'avance dans des cas tels que l'invalidité permanente. La Commission rappelle que des avances devront être versées en cas de décès comme en cas de blessures, mais la prise en compte des cas d'invalidité exige de suivre une procédure de constat d'invalidité qui peut prendre un certain temps incompatible avec l'urgence d'un versement d'avance.

4.2. **Amendements rejetés par la Commission**

- L'amendement 4 ne peut être accepté en ce qu'il n'est plus à jour. Il fait en effet toujours référence à la procédure suivant laquelle toute modification future de la Convention est incorporée automatiquement dans le droit communautaire sauf règlement de la Commission contraire adopté par voie de comitologie. Dans la position commune, l'approche a changé et la Commission a accepté ce changement: les modifications des limites d'indemnisations dans le cadre de la Convention d'Athènes pourront être incorporées suite à l'adoption d'un règlement de la Commission adopté via la procédure de réglementation avec contrôle. Toute autre modification de la Convention nécessitera la codécision.
- L'amendement 5 ne peut être accepté en ce qu'il s'agit d'une déclaration de portée générale qui n'a pas sa place dans ce règlement spécifique sur la révision des tâches de l'Agence européenne pour la sécurité maritime.

5. CONCLUSION

En vertu de l'article 250, paragraphe 2, du traité CE, la Commission modifie sa proposition dans les termes qui précèdent.