





Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Règlement	2005/0241(COD) Procédure terminée
Responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident	
Voir aussi 2000/0145(COD)	
Voir aussi 2001/0305(COD)	
Voir aussi 2004/0049(COD)	
Voir aussi 2005/0007(COD)	
Voir aussi 2006/0130(COD)	
Voir aussi 2008/0237(COD)	
Voir aussi 2008/0246(COD)	
Sujet	
3.20.03 Transport maritime de personnes et fret	

Acteurs principaux			
Parlement européen	Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
	CODE Délégation PE au comité de conciliation		24/09/2008
		ALDE COSTA Paolo	
	Commission au fond précédente		
	TRAN Transports et tourisme		21/03/2006
	ALDE COSTA Paolo		
	TRAN Transports et tourisme		23/06/2008
		ALDE COSTA Paolo	
	Commission pour avis précédente		
	JURI Affaires juridiques		23/02/2006
		PPE-DE KAUPPI Piia-Noora	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Justice et affaires intérieures(JAI)	2927	26/02/2009
	Justice et affaires intérieures(JAI)	2908	27/11/2008
	Transports, télécommunications et énergie	2875	06/06/2008
	Transports, télécommunications et énergie	2835	29/11/2007
	Transports, télécommunications et énergie	2805	06/06/2007
	Transports, télécommunications et énergie	2772	11/12/2006
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports	TAJANI Antonio	

Evénements clés			
23/11/2005	Publication de la proposition législative	COM(2005)0592	Résumé
16/02/2006	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
11/12/2006	Débat au Conseil	2772	
27/02/2007	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
08/03/2007	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0063/2007	
24/04/2007	Débat en plénière		
25/04/2007	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0148/2007	Résumé
06/06/2007	Débat au Conseil	2805	Résumé
22/10/2007	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2007)0645	Résumé
06/06/2008	Publication de la position du Conseil	06389/2/2008	Résumé
19/06/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
04/09/2008	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
08/09/2008	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A6-0333/2008	
23/09/2008	Débat en plénière		
24/09/2008	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0445/2008	Résumé
27/11/2008	Rejet par le Conseil des amendements du Parlement		
08/12/2008	Réunion formelle du Comité de conciliation		
03/02/2009	Décision finale du comité de conciliation		
03/02/2009	Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation	03724/2008	
25/02/2009	Dépôt du rapport de la commission, 3ème lecture	A6-0102/2009	
26/02/2009	Décision du Conseil, 3ème lecture		
10/03/2009	Débat en plénière		
11/03/2009	Résultat du vote au parlement		
11/03/2009	Décision du Parlement, 3ème lecture	T6-0110/2009	Résumé
22/04/2009	Fin de la procédure au Parlement		
23/04/2009	Signature de l'acte final		
28/05/2009	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Référence de procédure	2005/0241(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Règlement
	Voir aussi 2000/0145(COD) Voir aussi 2001/0305(COD) Voir aussi 2004/0049(COD) Voir aussi 2005/0007(COD) Voir aussi 2006/0130(COD) Voir aussi 2008/0237(COD) Voir aussi 2008/0246(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 071-p1; Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	CODE/6/67462

Portail de documentation

Document de base législatif		COM(2005)0592	23/11/2005	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2005)1516	23/11/2005	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE378.569	22/09/2006	EP	
Avis de la commission	JURI	PE376.322	22/11/2006	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0063/2007	08/03/2007	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0148/2007	25/04/2007	EP	Résumé
Proposition législative modifiée		COM(2007)0645	22/10/2007	EC	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position		08924/2008	08/05/2008	CSL	
Position du Conseil		06389/2/2008	06/06/2008	CSL	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil		COM(2008)0375	13/06/2008	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE409.386	26/06/2008	EP	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A6-0333/2008	08/09/2008	EP	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T6-0445/2008	24/09/2008	EP	Résumé
Avis de la Commission sur la position du Parlement en 2ème lecture		COM(2008)0831	08/12/2008	EC	Résumé
Projet commun approuvé par les co-présidents du Comité de conciliation		03724/2008	03/02/2009	CSL/EP	
Rapport déposé de la délégation du Parlement au Comité de conciliation, 3ème lecture		A6-0102/2009	25/02/2009	EP	
Texte adopté du Parlement, 3ème lecture		T6-0110/2009	11/03/2009	EP	Résumé

Projet d'acte final		03724/2008/LEX	23/04/2009	CSL	
Document de suivi		SWD(2017)0328	29/09/2017	EC	
Document de suivi		SWD(2017)0329	29/09/2017	EC	

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

[Règlement 2009/392](#)
[JO L 131 28.05.2009, p. 0024](#) Résumé

Responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident

OBJECTIF : établir un régime communautaire de responsabilité uniforme pour le transport de passagers par mer ou par voie de navigation intérieure.

ACTE PROPOSÉ : Règlement du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : répondant aux préoccupations exprimées tant par le Parlement européen que par le Conseil européen et le Conseil, la présente proposition s'inscrit dans le cadre du troisième paquet "sécurité maritime", lequel comporte 7 propositions articulées autour de deux axes majeurs : la prévention renforcée des accidents et des pollutions et le traitement de la suite des accidents (voir également COD/2005/0242).

La proposition vise à incorporer la convention d'Athènes (2002) dans le droit communautaire, mais en y apportant les modifications suivantes :

- extension du champ d'application au trafic intérieur;
- extension du champ d'application aux voies de navigation intérieures;
- suppression pour les États membres de la possibilité prévue par la convention d'Athènes de 2002 de fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles prévues dans la convention;
- en cas d'endommagement ou de perte d'un équipement de mobilité ou d'un équipement médical appartenant à un passager à mobilité réduite, indemnisation équivalant au maximum à la valeur de remplacement de l'équipement;
- paiement d'avances comme dans les secteurs aérien et ferroviaire;
- informations préalables au voyage.

Cette initiative de l'UE permettra de généraliser le régime protecteur institué par la Convention d'Athènes à tous les passagers de navires dans l'Union, y compris dans le trafic maritime intra européen et la navigation intérieure. Elle garantit que la convention d'Athènes sera mise en œuvre et interprétée d'une manière uniforme dans tous les États membres.

Responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident

FICHE D'IMPACT DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

Pour connaître le contexte de cette problématique, se reporter au résumé du document de base de la Commission COM (2005)0592 du 23 novembre 2005: 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.

1- OPTIONS POLITIQUES ET IMPACTS : la Commission a pris en considération 3 orientations politiques potentielles :

1.1- Option 1: mise en œuvre de la seule Convention d'Athènes : cette option signifie que seul le trafic international maritime bénéficiera du régime mis en place par la Convention d'Athènes de 2002. Les États membres et la Communauté ont entamé le processus devant conduire à l'adhésion à cette Convention. Il s'agirait donc, avec cette option, de se limiter à mener à bien ce processus.

1.2- Option 2: adoption d'un instrument communautaire visant à incorporer la Convention d'Athènes sans adaptation : l'option consiste à incorporer telles quelles les dispositions de la Convention dans le droit communautaire. L'instrument communautaire ne serait donc applicable qu'aux seuls transports internationaux de voyageurs. Cette incorporation, couplée avec l'adhésion de la Communauté à la Convention, présente le seul avantage de confier à la Cour de justice une compétence pour assurer l'uniformité dans l'interprétation de la Convention.

1.3- Option 3: adoption, mais avec des adaptations, d'un instrument communautaire visant à incorporer la Convention d'Athènes : il s'agit d'assurer la pleine efficacité des dispositions de la Convention d'Athènes de 2002, de manière uniforme à l'échelle de l'UE, et d'étendre le champ d'application au cabotage, au transport par voie navigable, et de compléter le dispositif de la Convention avec les mesures suivantes:

- suppression d'une clause de la Convention au titre de laquelle un État membre peut de manière isolée adopter des plafonds d'indemnisation supérieurs à ceux de la Convention ;
- 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.

CONCLUSION: l'option 3 correspond aux intentions de la Commission et répond aux attentes notamment du Parlement européen.

IMPACTS : Pour déterminer avec précision l'impact de la mesure, il importe d'en rappeler le champ d'application exact:

- 1^{ère} condition: transport international, intra communautaire ou à l'intérieur d'un seul et même État membre, par mer ou sur une voie de navigation intérieure;

- 2^{ème} condition: soit le navire bat le pavillon d'un État membre, soit le contrat de transport a été conclu dans un État membre, soit le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État membre.

- [Passagers](#) : les passagers bénéficieront d'un niveau d'indemnisation maximal identique dans tous les États membres ;
- [Transporteurs](#) : les co-contractants des passagers (transporteurs, mais également agences de voyages et tour opérateurs) seront affectés à la seule différence qu'il s'agira ici non plus seulement des opérateurs des lignes internationales mais de tous les opérateurs, quel que soit le trajet: international, intra communautaire ou à l'intérieur d'un seul et même État membre, par mer ou sur une voie de navigation intérieure. Les transporteurs devront en outre, assurer le versement d'avances et prendre en charge à leur valeur réelle le remboursement des équipements pour personnes à mobilité réduite. Il leur reviendra enfin d'informer les passagers de leurs droits en vertu du règlement ;
- [Propriétaires de navires](#) : les propriétaires de navires seront affectés à la seule différence qu'il s'agira ici non plus seulement des propriétaires de navires des lignes internationales, mais de tous les propriétaires de navires, quel que soit le trajet ;
- [Assureurs](#) : les assureurs et tous autres fournisseurs de garanties financières seront affectés à la seule différence qu'il s'agira ici non plus seulement des assureurs des lignes internationales, mais de tous les assureurs de navires, quel que soit le trajet.

[Conséquences sur l'emploi](#) : il ne devrait pas y avoir d'impact immédiat sur l'emploi à bord des bateaux à passagers. On ne peut pas considérer qu'à l'échelle de l'Union il puisse y avoir une mobilité du personnel (comparativement à ce qui pourrait se passer au plan international) dans la mesure où tous les navires et les transporteurs offriront la même protection au titre du futur règlement.

[Charge supplémentaire pour les administrations](#) : les États du pavillon et les États du port seront affectés dans la mesure où ils devront mettre en place un système d'octroi de certificats de garantie financière et de vérification de ces certificats. Ce système devra déjà être instauré en vertu de la Convention d'Athènes de 2002, mais l'extension du champ d'application au titre du futur règlement impliquera une augmentation sensible du nombre de navires concernés, et donc du suivi de leur couverture d'assurance. On peut toutefois considérer que cette augmentation sera plafonnée, dans la mesure où, à l'échelle de l'UE, le nombre de bateaux à passagers battant pavillon d'un des États membres est estimé aujourd'hui à 549.

2- SUIVI : la mise en œuvre du règlement sera assurée le cas échéant par les tribunaux nationaux. En cas de doute sur l'interprétation d'une disposition du règlement et donc de la Convention qu'il incorpore, les tribunaux pourraient poser une question préjudicielle à la Cour de justice au titre de l'article 234 du traité CE.

La Commission établira un rapport sur la mise en œuvre du règlement dans les 3 ans qui suivent son entrée en vigueur. Ce rapport pourrait faire ressortir la nécessité d'apporter des aménagements au règlement, et en parallèle à la Convention internationale.

Responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident

\$summary.text

Responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident

En adoptant le rapport de Paolo COSTA (ADLE, IT), en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision, le Parlement européen a approuvé, sous réserve d'amendements, la proposition de règlement sur la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident (3^{ème} paquet maritime).

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

- contrairement aux souhaits du rapporteur, un amendement, adopté à une courte majorité, exclut du champ d'application de la directive les voies maritimes intérieures et le trafic domestique ;

- le régime spécial de responsabilité en matière de risque terroriste conçu par le comité juridique de l'OMI devrait être respecté pour permettre une couverture financièrement viable de ces risques par le marché de l'assurance ;

- il est précisé que l'article 7, paragraphe 2, de la convention d'Athènes de 2002 qui porte sur les limites de responsabilité en cas de mort ou de blessure, ne s'applique pas aux transports de passagers relevant du règlement, à moins que le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure de codécision, ne décident de modifier en ce sens le règlement ;

- l'article 19 de la convention d'Athènes de 2002 ne doit pas s'appliquer aux transports de passagers relevant du règlement. Tel qu'il est, l'article 19 autoriserait un transporteur responsable de la mort de passagers ou de lésions corporelles subies par des passagers à limiter sa responsabilité en faisant état des plafonds de responsabilité prévus par d'autres conventions internationales. Cet amendement a pour conséquence qu'aucune autre convention internationale ne pourra être opposée aux victimes pour limiter leurs droits en cas de mort ou de lésions corporelles sur la base de la convention d'Athènes ;

- l'avance que devra payer le transporteur pour couvrir les besoins économiques immédiats des personnes ayant droit à une indemnisation

ne pourra être inférieure à 21.000 euros en cas de décès, en cas d'invalidité absolue et permanente d'un passager ou en cas de blessures sur 75%, ou davantage, de la surface corporelle du passager, considérées comme cliniquement graves ;

- le versement d'une avance ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité, et l'avance peut être déduite de toute somme payée ultérieurement sur la base du règlement et n'est pas remboursable sauf dans le cas où la personne à laquelle l'avance a été versée n'avait pas droit à indemnisation, ou dans le cas où le transporteur serait considéré comme exempté de toute faute. La perception d'une avance permet au transporteur ou au transporteur substitué ou au passager d'engager une procédure judiciaire en vue d'établir les responsabilités et la faute ;

- les députés demandent enfin : un délai d'application du règlement différent pour les lignes nationales de ferry (2 ans après la date de son entrée en vigueur ou de l'entrée en vigueur de la convention d'Athènes pour la Communauté) ; un délai plus long pour le transport par voies de navigation intérieures et lorsqu'il s'agit d'un transport national par lignes régulières de ferry dans les régions ultrapériphériques (4 ans après la date de son entrée en vigueur ou de l'entrée en vigueur de la convention d'Athènes pour la Communauté).

Responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident

Le Conseil a pris acte d'un rapport sur l'état d'avancement des travaux concernant la proposition de règlement relatif à la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident.

Le rapport élaboré par la présidence allemande dresse le bilan des discussions menées à ce jour au sein des instances du Conseil et recense les principales questions en suspens qui devront être réglées au cours des prochains mois. Les travaux futurs au sein des instances du Conseil seront notamment centrés sur la délimitation du champ d'application du règlement, l'application des conventions internationales portant sur la limitation globale de responsabilité parallèlement à la convention d'Athènes, le report de l'entrée en vigueur du règlement en ce qui concerne le transport par mer à l'intérieur d'un seul État membre et l'adaptation du règlement en cas d'amendements à la convention d'Athènes et/ou aux lignes directrices de l'Organisation maritime internationale.

Responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident

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

Sur les 27 amendements adoptés en 1ère lecture par le Parlement européen, la Commission en retient 12 dans leur intégralité.

L'amendement 1 n'est accepté qu'en partie. La dernière phrase de cet amendement laisse entendre que l'instauration d'un système d'assurance obligatoire ne doit pas avoir de conséquences pour les assureurs. La Commission estime que cette phrase doit être supprimée dans la mesure où elle ne correspond pas à la réalité. En effet, l'instauration du système d'assurance obligatoire aura inévitablement des conséquences pour le marché de l'assurance.

La Commission ne peut accepter les 14 autres amendements, et en particulier ceux qui visent à :

- exclure du champ d'application de la directive les voies maritimes intérieures et le trafic domestique;
- prévoir que l'avance que devra payer le transporteur pour couvrir les besoins économiques immédiats des personnes ayant droit à une indemnisation ne pourra être inférieure à 21.000 euros en cas d'invalidité absolue et permanente d'un passager ou en cas de blessures sur 75%, ou davantage, de la surface corporelle du passager, considérées comme cliniquement graves ;
- demander de réévaluer les compétences de l'AESM et d'envisager une extension éventuelle de ses pouvoirs.

Responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident

La position commune du Conseil, adoptée à la majorité qualifiée, met à jour le règlement en modifiant les dispositions concernant le champ d'application, le lien entre le règlement et les autres conventions internationales sur la limitation globale de la responsabilité, le versement d'avances et la disposition transitoire du règlement.

La position commune reprend intégralement, en partie ou dans leur principe un grand nombre d'amendements (19 au total) adoptés en première lecture par le Parlement européen. 8 amendements n'ont pas été pris en compte dans la position commune.

Champ d'application : souscrivant à l'avis du Parlement européen, le Conseil a rejeté l'extension de l'application de la convention d'Athènes au transport international et national par voie de navigation intérieure, tel que la Commission le propose. En outre, le Conseil, contrairement à la Commission et au Parlement, précise qu'en ce qui concerne les transports maritimes au sein d'un seul État membre, il est raisonnable que le règlement s'applique aux navires relevant de la classe A conformément à la directive 98/18/CE établissant des règles et normes de sécurité pour les navires à passagers.

Incorporation de la convention d'Athènes et d'autres mesures de l'OMI : comme le Parlement, le Conseil est d'avis qu'il conviendrait d'incorporer dans le règlement non seulement la convention d'Athènes, mais aussi la réserve et les lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes, adoptées le 19 octobre 2006, afin de traiter certaines questions relevant de la convention d'Athènes, en particulier l'indemnisation des dommages liés au terrorisme. Le texte des lignes directrices de l'OMI a donc été ajouté en tant que nouvelle annexe du règlement. Néanmoins, la position commune énumère les seules dispositions pertinentes de la convention d'Athènes qui s'appliquent dans le cadre du règlement, les dispositions non pertinentes ayant été retirées de l'annexe du règlement dans un souci de clarté.

Plafonds applicables : le Conseil a modifié la proposition de la Commission en ce qui concerne la non application de l'article 7, paragraphe 2, de la convention d'Athènes. Ce dernier dispose qu'un État partie peut adopter des limites de responsabilité plus élevées que celles prévues

dans la convention d'Athènes. Le Conseil a choisi d'appliquer la disposition de la convention d'Athènes telle qu'elle existe actuellement sans introduire de mécanisme communautaire particulier afin d'approuver le recours à l'article 7, paragraphe 2, comme la Commission et le Parlement l'ont suggéré.

Application simultanée d'autres conventions internationales concernant la limitation de responsabilité des propriétaires de navires : sur ce point, le Conseil n'a pas suivi le Parlement. La position commune clarifie le lien entre la convention d'Athènes et la convention de 1996 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes afin de garantir une sécurité juridique.

Avance : suivant de près l'avis du Parlement, le Conseil soutient l'idée selon laquelle dans le cas d'un événement maritime causant le décès d'un passager ou des lésions corporelles à ce dernier, une avance devrait être versée. Le Conseil a précisé que la disposition s'applique si l'événement maritime a eu lieu sur le territoire d'un État membre ou à bord d'un navire battant le pavillon d'un État membre ou immatriculé dans celui-ci. En ce qui concerne l'événement maritime, le Conseil s'est basé sur la définition contenue dans la convention d'Athènes. Le Conseil soutient le Parlement en ce qui concerne la précision selon laquelle le versement d'une avance ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité, et que l'avance peut être déduite de toute somme payée ultérieurement. Toutefois, la position commune précise dans quels cas l'avance est remboursable conformément à la convention d'Athènes et aux lignes directrices de l'OMI.

Information des passagers : le Conseil soutient le Parlement en ce qui concerne le caractère (approprié et compréhensible) des informations à fournir aux passagers, et ce au plus tard au moment du départ. Comme dans le secteur aérien, le Conseil propose qu'un résumé puisse être utilisé à cette fin. Toutefois, il estime qu'il n'est pas nécessaire de mentionner les dispositions de la directive 90/314/CEE concernant les voyages, vacances et circuits à forfait car cette directive s'applique déjà et est indépendante du règlement proposé.

Application différée : comme le Parlement, le Conseil a inséré une disposition transitoire permettant aux États membres de différer l'application du règlement jusqu'à quatre ans après sa date d'application. Toutefois, la modification apportée par le Conseil à la proposition de la Commission s'applique au transport par mer à l'intérieur d'un seul État membre à bord de navires relevant de la classe A conformément à la directive 98/18/CE, et non au transport national par lignes régulières de ferry (dans les régions visées à l'article 299, paragraphe 2, du traité CE), comme le propose le Parlement.

Enfin, comme la Commission, le Conseil est d'avis que le réexamen des tâches de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) ne devrait pas être traité dans le règlement comme le propose le Parlement, car il s'agit d'une question spécifique.

Responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident

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.

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 prend acte 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. 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.

En conclusion la Commission prend note de la position commune du Conseil adoptée à la majorité qualifiée. En s'opposant à cet accord majoritaire, la Commission aurait pu faire obstacle à son passage en 2^{ème} lecture. Elle n'a pas souhaité le faire, estimant que le débat interinstitutionnel doit se poursuivre. La Commission rappelle toutefois 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.

Responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident

En adoptant la recommandation pour la 2^{ème} lecture de M. Paolo COSTA (ADLE, IT), la commission des transports et du tourisme a modifié la position commune du Conseil en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.

La plupart des amendements visent à rétablir la position du Parlement en 1^{ère} lecture :

Extension du champ d'application au transport maritime national: les députés ont étendu la portée du règlement transposant la Convention d'Athènes de 1974 à l'ensemble du transport national par mer (alors que le Conseil souhaite la limiter aux grands navires relevant de la classe A). Il ne doit pas y avoir de distinction entre le transport par mer national et international quant au caractère obligatoire du règlement.

De plus, le règlement devrait s'appliquer à tous les navires effectuant un transport international ou national par mer qui doivent accomplir une partie de leur trajet en empruntant des voies de navigation intérieure et à tous les navires effectuant un transport par voies de navigation intérieure qui doivent accomplir une partie de leur trajet par mer.

Clause dérogatoire: les députés estiment que l'application de l'article 7, paragraphe 2 de la convention d'Athènes (qui porte sur les limites de responsabilité en cas de mort ou de blessure) ne doit pas s'appliquer aux transports de passagers relevant du règlement, sauf si le Parlement européen et le Conseil en décident ainsi suivant la procédure de codécision.

Versement d'avances: le montant minimum des avances ne doit pas être limité aux cas de décès, mais doit s'étendre à d'autres éventualités comme les blessures graves et l'invalidité permanente. Le versement ou la perception, selon le cas, d'une avance doit permettre au

transporteur, au transporteur substitué ou au passager d'engager une procédure judiciaire en vue d'établir les responsabilités et la faute.

Limitation globale de la responsabilité par d'autres conventions: les députés ont supprimé l'article 5 de la position commune car il autoriserait les transporteurs responsables de la mort ou de lésions corporelles des passagers sur la base de la convention d'Athènes à limiter cette responsabilité en invoquant des plafonds de responsabilité globaux imposés par d'autres conventions, comme la convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LRCM).

Informations préalables au voyage: le transporteur et/ou le transporteur substitué devront veiller à ce que les passagers reçoivent des informations appropriées, complètes et intelligibles concernant leurs droits, et ce avant leur départ (et non « au plus tard au moment du départ » comme le propose le Conseil). S'agissant des informations fournies par les voyagistes, celles-ci doivent être fournies conformément à la directive 90/314/CEE concernant les voyages, vacances et circuits à forfait.

Application : pour ce qui est du transport par mer à l'intérieur d'un seul État membre, les États membres doivent pouvoir différer l'application du règlement jusqu'à deux ans après sa date d'application pour le transport par lignes régulières de ferry et jusqu'à quatre ans après sa date d'application pour le transport par lignes régulières de ferry dans les régions ultrapériphériques.

En ce qui concerne le transport par voies de navigation intérieures, les États membres pourront différer l'application du règlement jusqu'à quatre ans après sa date d'application.

Compagnies d'assurance: les députés estiment que les assurances exigées par la convention d'Athènes doivent correspondre aux moyens financiers des propriétaires de navires et des compagnies d'assurances. S'agissant des petites compagnies de navigation effectuant des transports nationaux, il convient de prendre en considération le caractère saisonnier de leurs activités. De plus, la période transitoire prévue dans l'application du règlement doit être d'une durée suffisante pour permettre la mise en œuvre de l'assurance obligatoire visée par la convention d'Athènes sans incidence sur les régimes d'assurance existants.

AESM : le rapport souligne enfin que compte tenu de la nécessité d'une concertation accrue entre les États membres sur les questions de sécurité maritime, il apparaît indispensable de réévaluer les compétences de l'Agence et d'envisager une extension éventuelle de ses pouvoirs.

Responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident

Le Parlement européen a adopté une résolution législative modifiant la position commune du Conseil en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.

La recommandation pour la 2^{ème} lecture (procédure de codécision) avait été déposée en vue de son examen en séance plénière par M. Paolo COSTA (ADLE, IT), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Les principaux amendements visent à rétablir la position adoptée par le Parlement en 1^{ère} lecture :

Compagnies d'assurance: les députés rappellent que les assurances exigées par la convention d'Athènes doivent correspondre aux moyens financiers des propriétaires de navires et des compagnies d'assurances. S'agissant des petites compagnies de navigation effectuant des transports nationaux, il convient de prendre en considération le caractère saisonnier de leurs activités. De plus, la période transitoire prévue dans l'application du règlement doit être d'une durée suffisante pour permettre la mise en œuvre de l'assurance obligatoire visée par la convention d'Athènes sans incidence sur les régimes d'assurance existants.

Extension du champ d'application au transport maritime national: le Parlement a étendu la portée du règlement transposant la Convention d'Athènes de 1974 à l'ensemble du transport national par mer (alors que le Conseil souhaite la limiter aux grands navires relevant de la classe A). Selon les députés, il ne doit pas y avoir de distinction entre le transport par mer national et international quant au caractère obligatoire du règlement.

Clause dérogatoire: les députés estiment que l'application de l'article 7, paragraphe 2 de la convention d'Athènes (qui porte sur les limites de responsabilité en cas de mort ou de blessure) ne doit pas s'appliquer aux transports de passagers relevant du règlement, sauf si le Parlement européen et le Conseil en décident ainsi suivant la procédure de codécision.

Versement d'avances: le montant minimum des avances ne doit pas être limité aux cas de décès, mais doit s'étendre à d'autres éventualités comme les blessures graves et l'invalidité permanente. Le versement ou la perception, selon le cas, d'une avance doit permettre au transporteur, au transporteur substitué ou au passager d'engager une procédure judiciaire en vue d'établir les responsabilités et la faute.

Limitation globale de la responsabilité par d'autres conventions: les députés ont supprimé l'article 5 de la position commune car il autoriserait les transporteurs responsables de la mort ou de lésions corporelles des passagers sur la base de la convention d'Athènes à limiter cette responsabilité en invoquant des plafonds de responsabilité globaux imposés par d'autres conventions, comme la convention de 1976, telle que modifiée par le protocole de 1996, sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LRCM).

Informations préalables au voyage: le transporteur et/ou le transporteur substitué devraient veiller à ce que les passagers reçoivent des informations appropriées, complètes et intelligibles concernant leurs droits, et ce avant leur départ (et non « au plus tard au moment du départ » comme le propose le Conseil). S'agissant des informations fournies par les voyagistes, celles-ci devraient être fournies conformément à la directive 90/314/CEE concernant les voyages, vacances et circuits à forfait.

Rapport de la Commission : celui-ci pourra être accompagné d'une proposition de modification du règlement, ou d'une proposition à soumettre par la Communauté aux enceintes internationales compétentes.

Application : pour ce qui est du transport par mer à l'intérieur d'un seul État membre, les États membres doivent pouvoir différer l'application du règlement jusqu'à deux ans après sa date d'application pour le transport par lignes régulières de ferry et jusqu'à quatre ans après sa date d'application pour le transport par lignes régulières de ferry dans les régions ultrapériphériques.

AESM : les députés estiment enfin que compte tenu de la nécessité d'une concertation accrue entre les États membres sur les questions de sécurité maritime, il apparaît indispensable de réévaluer les compétences de l'Agence et d'envisager une extension éventuelle de ses pouvoirs.

Responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident

La Commission accepte dans leur intégralité 6 amendements à la position commune, adoptés par le Parlement européen en 1^{ère} lecture.

Elle retient également, partiellement ou dans leur principe, 5 autres amendements parlementaires. A propos de ces amendements, la Commission n'accepte pas la dernière phrase d'un 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. Elle considère par ailleurs qu'il n'est pas réaliste d'exiger que l'information donnée aux passagers soit complète et que celle-ci soit transmise aux passagers avant de monter à bord.

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. Elle considère en outre qu'il n'est pas approprié de garantir un certain montant minimum d'avance dans des cas tels que l'invalidité permanente.

À noter que la Commission a rejeté 2 amendements. En particulier, un amendement 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.

Responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident

Le Parlement européen a adopté par 673 voix pour, 18 voix contre et 2 abstentions, en troisième lecture de la procédure de codécision, une résolution législative approuvant le projet commun de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident, issu de l'accord intervenu au sein du comité de conciliation entre la délégation du Parlement européen et le Conseil.

Pour les détails de l'accord, se reporter au résumé daté du 08/12/2008.

Responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident

OBJECTIF : établir un régime communautaire de responsabilité uniforme applicable au transport de passagers par mer.

ACTE LÉGISLATIF : Règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.

CONTENU : à la suite d'un accord en troisième lecture avec le Parlement européen sur le troisième paquet sur la sécurité maritime, le règlement établit un régime communautaire de responsabilité et d'assurance applicable au transport de passagers par mer tel que prévu dans les dispositions pertinentes:

- a) de la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, telle que modifiée par le protocole de 2002 ;
- b) de la réserve et des lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes, adoptées par le comité juridique de l'OMI le 19 octobre 2006.

Le règlement étend l'application de ces dispositions au transport de passagers par mer à l'intérieur d'un seul État membre à bord de navires des classes A et B et établit certaines exigences supplémentaires. Le règlement inclut également plusieurs obligations supplémentaires liées en particulier à l'indemnisation en cas de détérioration ou de perte d'un équipement de mobilité, à l'information des passagers préalablement au voyage et au paiement d'avances.

Par rapport à la proposition initiale de la Commission, le texte approuvé contient certaines modifications concernant, entre autres, le champ d'application, le lien entre le règlement et d'autres conventions internationales sur la limitation globale de la responsabilité, ainsi que les dispositions transitoires du règlement.

Champ d'application : le règlement s'applique à tout transport international au sens de la convention d'Athènes ainsi qu'au transport par mer à l'intérieur d'un seul État membre à bord de navires des classes A et B au titre de l'article 4 de la directive 98/18/CE lorsque:

- a) le navire bat pavillon d'un État membre ou est immatriculé dans celui-ci;
- b) le contrat de transport a été conclu dans un État membre; ou
- c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État membre.

Il faut noter que la proposition de la Commission visant à étendre l'application de la convention d'Athènes au transport international et national par voie de navigation intérieure a été rejetée par le Conseil et le Parlement, car les deux institutions ont estimé que ce secteur avait ses spécificités propres.

Limites de responsabilité: le Parlement a, pour l'essentiel, accepté la position du Conseil d'un plafonnement global sur la base de la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes telle que modifiée par le protocole de 1996 (LRMC 96), ce qui permet de réduire le montant de l'indemnisation par victime sous les plafonds prévus par la convention d'Athènes. Les États membres auront la possibilité de déroger aux plafonds de la LRMC 96 et de fixer des limites de responsabilité plus élevées.

Des clauses de sauvegarde garantissent que les États membres devront appliquer pleinement la convention d'Athènes s'ils n'ont pas de dispositions nationales d'application de la LRMC 96 (qui fixe des indemnités plus élevées que ses prédécesseurs).

Avances: lorsque le décès ou les lésions corporelles d'un passager sont causés par un événement maritime, le transporteur ayant assuré effectivement tout ou partie du transport devra verser une avance d'un montant suffisant pour couvrir les besoins économiques immédiats, sur une base proportionnelle aux dommages subis, dans un délai de 15 jours à compter de l'identification de la personne ayant droit à l'indemnisation. En cas de décès, cette avance ne peut être inférieure à 21.000 EUR.

Information des passagers: le règlement stipule que lorsqu'un contrat est conclu dans un État membre, l'information doit être donnée sur le point de vente. Si le point de départ se situe dans un État membre, l'information doit être donnée avant le départ. Dans tous les autres cas, l'information doit être donnée au plus tard au moment du départ. En outre, le texte définit les prescriptions minimales en matière d'information et précise les obligations des voyagistes.

Dispositions transitoires : les principales questions réglées au stade de la conciliation concernaient l'entrée en vigueur du règlement et son application aux transports maritimes au sein d'un seul État membres (classes de navires étant définies à l'article 4 de la directive 98/18/CE), notamment:

- a) le règlement s'appliquera à partir de la date d'entrée en vigueur de la Convention d'Athènes pour la Communauté, mais pas plus tard que le 31 décembre 2012;
- b) les États membres peuvent décider de reporter l'application du règlement aux navires relevant de la classe A jusqu'au 31 décembre 2016 et aux navires relevant de la classe B jusqu'au 31 décembre 2018 ;
- c) au plus tard le 30 juin 2013, la Commission présentera si nécessaire une proposition législative visant, notamment, à étendre le champ d'application du règlement aux navires des classes C et D.

Le présent règlement s'inscrit dans le cadre du troisième paquet sur la sécurité maritime, constitué de sept actes législatifs (voir également [COD/2005/0236](#), [COD/2005/0237](#), [COD/2005/0238](#), [COD/2005/0239](#), [COD/ 2005/0240](#) et [COD/2005/0242](#)).

ENTRÉE EN VIGUEUR : 29/05/2009.