

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

2005/0241(COD) - 06/06/2008 - Position du Conseil

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.