

Droits des passagers voyageant par mer ou par voie de navigation intérieure; coopération entre les autorités nationales

2008/0246(COD) - 11/03/2010 - Position du Conseil

Le Conseil, bien que d'accord avec la Commission quant à l'objectif de la proposition, a introduit des modifications importantes à la proposition initiale. Bon nombre des amendements proposés par le Parlement européen ont été intégrés dans la position du Conseil en première lecture, que ce soit partiellement, intégralement ou dans leur esprit.

Champ d'application.

- **Portée géographique** : la position en première lecture clarifie la proposition de la Commission: elle établit une distinction entre, d'une part, les services de transport de passagers utilisant un port d'embarquement situé sur le territoire d'un État membre et, d'autre part, les services de transport de passagers utilisant un port d'embarquement situé hors du territoire d'un État membre mais un port de débarquement situé sur le territoire d'un État membre. Dans ce dernier cas, le règlement ne s'applique que si les services sont exploités par un transporteur de l'Union.

Cependant, il convient de donner aux termes « transporteur de l'Union » l'interprétation la plus large possible, afin de couvrir la plupart des services de transport de passagers reliant des ports de l'UE et des ports de pays tiers. En ce qui concerne les croisières, le règlement s'applique uniquement lorsque le port d'embarquement est situé sur le territoire d'un État membre.

- **Exemptions du champ d'application** : le Conseil convient d'exclure du champ d'application les passagers voyageant sur des navires autorisés à transporter jusqu'à 36 passagers, sur des navires dont l'équipage ne comprend pas plus de trois personnes ou sur des navires qui assurent un service de transport de passagers d'une longueur totale inférieure à 500 mètres par trajet. Les excursions ou les visites touristiques (autres que les croisières) sont également exclues.

En outre, les États membres peuvent exempter, pendant une période de deux ans à compter de la date d'application du règlement, les navires de mer de moins de 300 tonnes de jauge brute exploités pour le transport national. Si un État membre opte pour cette possibilité, il doit toutefois garantir de manière appropriée les droits des passagers dans le cadre du droit national. Les États membres peuvent également exempter les services de transport de passagers visés par des obligations de service public, des contrats de service public ou des services intégrés, à condition que le droit national garantisse d'une manière appropriée les droits des passagers.

Le Parlement européen a suivi quant à son principe l'approche de la Commission, en ajoutant cependant une possibilité pour les États membres d'exempter les services de transport urbain et de transport suburbain. Le Conseil ne prend pas cet amendement en compte, mais les exemptions du champ d'application qu'il propose se traduiront dans la pratique par l'exclusion de nombreux services de ce type.

Droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite : le Conseil suit de près la proposition de la Commission, en apportant certaines simplifications et clarifications.

- En ce qui concerne les exceptions au droit au transport, la Commission avait proposé qu'une personne handicapée puisse se voir refuser l'accès à un navire à passagers en raison d'exigences

liées à la sécurité ou de la structure du navire. Le Conseil a ajouté à ces motifs les exigences en matière de santé, afin de tenir compte des cas où l'état de santé du passager est tel que son transport en toute sécurité ne peut être garanti. À cet égard, le Parlement européen avait proposé de supprimer toute référence aux exigences en matière de sécurité et d'ajouter une référence au transport dans des conditions sûres, dignes et réalisables sur le plan opérationnel. Le Conseil a intégré ce dernier amendement dans sa position en première lecture, à l'exception du terme « dignes ».

- Selon la proposition initiale, le transporteur pouvait demander qu'une personne handicapée ou à mobilité réduite soit accompagnée par une autre personne capable de lui fournir l'assistance requise. La position du Conseil prévoit que, si le transporteur fait une telle demande dans le cadre d'un service de transport de passagers, l'accompagnant est transporté gratuitement.
- Une assistance sera fournie aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite à condition que la personne concernée informe le transporteur ou l'exploitant du terminal au moins deux jours ouvrables à l'avance (la Commission avait proposé 48 heures) et soit présente dans le port ou à un point désigné au moins 60 minutes avant l'embarquement ou l'heure de départ. En outre, si la personne a des besoins particuliers en ce qui concerne la cabine ou la place assise ou s'il est nécessaire d'emporter du matériel médical, le passager doit en informer le transporteur lors de la réservation, si ces besoins sont connus à ce moment-là.

Plusieurs amendements du Parlement concernaient la fourniture d'informations dans des formats accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite. Ils ont été repris par le Conseil. Il en va de même des amendements du Parlement concernant le remplacement des termes « assistance d'un animal » par « assistance d'un chien ».

Obligations des transporteurs et des exploitants de terminaux en cas d'interruption de voyage : le Conseil approuve le principe selon lequel les transporteurs et les exploitants de terminaux doivent s'occuper de leurs passagers, et il l'a étendu à tous les cas d'annulation.

- La position du Conseil introduit la notion de terminaux portuaires, c'est-à-dire des terminaux dotés de personnel situés dans un port comportant certaines installations (telles que des comptoirs d'enregistrement et de vente de billets ou des salons). Certaines obligations des transporteurs et des exploitants de terminaux ne s'appliquent qu'aux passagers partant de ces terminaux portuaires. Tel est le cas des droits à l'information et à une assistance et, dans une certaine mesure, des droits au réacheminement et au remboursement.
- Pour éviter que les transporteurs, pour des raisons économiques, ne prennent la mer ou de la vitesse dans des conditions météorologiques dangereuses compromettant l'exploitation du navire en toute sécurité, une exemption à l'obligation de prévoir un hébergement ou une indemnisation relative au prix du billet dans de tels cas a été introduite. Les notions de mauvaises conditions météorologiques et de circonstances extraordinaires sont expliquées de manière non exhaustive dans deux considérants.
- D'autres exemptions au droit à une assistance et à une indemnisation ont été introduites dans le cas où le passager est informé de l'annulation ou du retard avant d'acheter le billet ou dans le cas où le passager provoque l'annulation ou le retard.
- Enfin, la possibilité a été offerte au transporteur de limiter à un montant de 120 EUR le coût de l'hébergement et de fixer un seuil minimal en-dessous duquel aucune indemnisation n'est payée (billets coûtant 10 EUR ou moins).

Le Parlement avait proposé des exemptions en cas de force majeure ou si l'annulation ou le retard sont annoncés à l'avance. L'esprit de ces amendements a été repris par le Conseil. En revanche, l'amendement proposant de limiter le coût de l'hébergement à deux fois le prix du billet n'a pas été repris.

Traitement des plaintes et organismes nationaux chargés du contrôle de l'application : le Conseil est d'accord avec la proposition quant au principe, et notamment avec le fait que les transporteurs devraient répondre aux plaintes émanant de leurs clients, mais il introduit une plus grande flexibilité dans le système

afin d'éviter toute conséquence imprévue pour les systèmes juridiques ou les structures administratives des États membres.

Le Parlement a suggéré que chaque État membre désigne un seul organisme national chargé du contrôle de l'application et que les États membres, et non les transporteurs, établissent un mécanisme de traitement des plaintes indépendant. Le Conseil ne juge pas approprié de limiter de cette manière la marge de manœuvre des États membres. Le Parlement a également proposé que les organismes nationaux chargés du contrôle de l'application soient indépendants de tout intérêt commercial. La position du Conseil précise que ces organismes devraient être indépendants des transporteurs, des voyagistes et des exploitants de terminaux.

Date d'application du règlement : selon la position en première lecture du Conseil, l'ensemble du règlement entrera en application 3 ans après sa publication.

Il faut noter que la position en première lecture **ne reprend pas certains amendements**, qui portent sur:

- la prise en compte des besoins des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite dans tous les cas lors de la conception et de la rénovation des ports, terminaux et navires à passagers ;
- la précision que les dispositions régissant l'embarquement des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite s'entendent sans préjudice des dispositions générales applicables à l'embarquement des passagers ;
- l'invitation faite à la Commission de proposer des règles claires en matière de droits des passagers applicables aux points de passage des personnes entre la terre et la mer ou du transport de navigation intérieure ;
- une approche législative horizontale couvrant tous les moyens de transport si une initiative législative relative aux droits des passagers devait être adoptée ;
- l'inclusion du handicap psychosocial dans la définition de la personne handicapée ou à mobilité réduite;
- les définitions proposées pour les termes « formats accessibles », « passager », « arrivée », « départ », « prix du billet » et « force majeure »;
- les règles d'accès applicables au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, qui devraient être établies sous le contrôle des organismes nationaux chargés de l'exécution, et l'inclusion dans ces règles des personnes accompagnantes et de l'accessibilité des équipements d'assistance aménagés;
- la confirmation écrite qui doit être donnée de la prestation d'assistance aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite;
- une assistance adaptée aux besoins particuliers de la personne handicapée ou à mobilité réduite ;
- la charge confiée au gestionnaire du port de rendre accessible le port aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite ;
- la possibilité, pour le fournisseur d'assistance et le passager, de convenir entre eux d'une période de notification plus courte pour l'assistance ;
- la nécessité de veiller à ce que le passager reçoive une confirmation de la notification de ses besoins d'assistance ;
- l'obligation imposée au transporteur de fournir un équipement de remplacement adapté aux besoins du passager concerné lorsque l'équipement de mobilité est endommagé au cours du voyage ;
- le fait que, en cas de retard, le passager devrait se voir offrir le remboursement du prix du billet uniquement s'il décide de ne pas voyager avec ce transporteur;
- toute indemnisation accordée en vertu du règlement, qui peut être déduite d'une indemnisation complémentaire ;
- les sanctions applicables en cas de violation des dispositions du règlement, qui pourraient inclure le paiement d'une indemnisation.