

Transport par mer de passagers et de leurs bagages, protocole de 2002 à la convention d'Athènes 1974: adhésion (articles 10 et 11 exclus)

2003/0132A(NLE) - 03/05/2011 - Document de base législatif

OBJECTIF : adhésion de l'Union européenne au protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, à l'exception des articles 10 et 11 dudit protocole.

ACTE PROPOSÉ : Décision du Conseil.

CONTEXTE : le protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (ou "protocole d'Athènes") représente une avancée majeure en matière de responsabilité des transporteurs et d'indemnisation des personnes voyageant par mer. Il prévoit notamment une responsabilité objective du transporteur en ce compris une assurance obligatoire assortie d'un droit d'action directe à l'encontre des assureurs à concurrence de montants déterminés et des règles relatives à la compétence judiciaire ainsi qu'à la reconnaissance et à l'exécution des jugements. Le protocole d'Athènes est donc conforme à l'objectif de l'Union, qui est d'améliorer le régime juridique de responsabilité des transporteurs.

Le protocole d'Athènes modifie la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages ("convention d'Athènes") et stipule, dans son article 15, que les deux instruments sont, entre les parties au protocole, considérés et interprétés comme formant un seul instrument.

Compétences de l'UE : la plupart des dispositions du protocole d'Athènes ont été intégrées dans le droit de l'Union au moyen du [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, dont l'application est prévue à compter de 2013 au plus tard. Pour ce qui est de ces dispositions, l'adhésion au protocole relève de la compétence de l'Union. Il reste cependant un certain nombre de dispositions du protocole qui ne relèvent pas de la compétence de l'Union mais de celle des États membres, par exemple la possibilité de fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles prévues par le protocole. Les États membres doivent donc aussi adhérer individuellement au protocole afin que celui-ci puisse s'appliquer intégralement, ce qui garantirait un cadre juridique cohérent sur l'ensemble du territoire de l'UE. Il est souhaitable que l'application du protocole n'intervienne pas plus tard que celle du règlement, afin d'éviter tout vide juridique. Une adhésion rapide tant de l'UE que des États membres est donc importante si l'on veut s'assurer que le nombre de ratifications requis pour l'entrée en vigueur du protocole soit atteint à temps pour que celui-ci puisse s'appliquer à compter de 2013.

Réserve : en octobre 2006, le comité juridique de l'Organisation maritime internationale a adopté une réserve et des lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes afin de traiter certaines questions relevant de la convention d'Athènes, telles que, notamment, **l'indemnisation des dommages liés au terrorisme**. Le règlement (CE) n° 392/2009 reproduit, dans ses annexes, les dispositions pertinentes de la version consolidée de la convention d'Athènes telle que modifiée par le protocole d'Athènes et les lignes directrices de l'OMI. En conséquence, l'Union devrait adhérer au protocole d'Athènes et formuler la réserve figurant dans les lignes directrices de l'OMI. La formulation de

cette réserve ne devrait pas être interprétée comme modifiant la répartition actuelle des compétences entre l'Union et les États membres en ce qui concerne la délivrance du certificat et les contrôles assurés par les autorités d'un État.

ANALYSE D'IMPACT : aucune analyse d'impact n'a été réalisée.

BASE JURIDIQUE : article 100, par. 2, en liaison avec article 218, par. 6, point a) et par. 8, 1^{er} alinéa du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

À noter que compte tenu des dispositions du Protocole relatives à la compétence judiciaire et à la reconnaissance et à l'exécution des jugements, le Conseil a décidé, pour des raisons juridiques, d'adopter **deux décisions distinctes concernant l'adhésion**:

- l'une portant sur le volet transports du protocole et ayant pour base juridique les dispositions du traité de Lisbonne relatives à la politique des transports (la présente décision);
- l'autre concernant le volet droit civil et ayant pour base juridique les dispositions du traité relatives à la coopération judiciaire en matière civile (voir [NLE/2003/0132B](#)).

Cette distinction en fonction des bases juridiques est due à la position particulière du Danemark, de l'Irlande et du Royaume-Uni, qui ne participent pas à la coopération judiciaire dans le cadre du traité de Lisbonne ou n'y participent pas d'office. En l'espèce, toutefois, l'Irlande et le Royaume-Uni seront liés par la décision de l'UE, puisque les règles de l'UE relatives à la compétence judiciaire et à la reconnaissance et à l'exécution des jugements s'appliquent d'ores et déjà à ces pays. Le Danemark, en revanche, ne sera lié qu'en tant que partie contractante au protocole, pour ce qui concerne les questions de droit civil. La décision relative au volet transports s'applique d'office à l'ensemble des États membres de l'UE.

CONTENU : avec la présente proposition de décision, il est proposé que l'Union européenne approuve le protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages en ce qui concerne les matières relevant de la compétence exclusive de l'Union, à l'exception des articles 10 et 11 dudit protocole.

Le texte du Protocole est joint à la présente décision. Pour connaître le contenu matériel du Protocole, se reporter au résumé du document de base législatif complémentaire daté du 30/11/2010.

Globalement, le Protocole, qui entrera en vigueur lorsqu'un certain nombre de ratifications aura été atteint, entraînera une amélioration des droits à indemnisation pour les passagers, notamment dans la mesure où il prévoit une responsabilité de plein droit pour le transporteur et l'obligation de souscrire une assurance assortie d'un droit d'action directe à l'encontre des assureurs à concurrence d'un montant déterminé. Il contient également des règles relatives à la compétence judiciaire et à la reconnaissance et à l'exécution des jugements.

Le présent projet de décision (et le [projet de décision parallèle](#)) prévoit que les États membres adhèrent, si possible, au Protocole avant le **31 décembre 2011**, en même temps que l'Union.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'UE.