

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

2005/0241(COD) - 23/11/2005 - Document annexé à la procédure

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.