Informations de base	
2003/0132A(NLE) NLE - Procédures non législatives Décision	Procédure terminée
Transport par mer de passagers et de leurs bagages, protocole de 2002 à la convention d'Athènes 1974: adhésion (articles 10 et 11 exclus) **Subject** 3.20.03 Transport maritime de personnes et frêt	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	SIMPSON Brian (S&D)	07/03/2011
	Rapporteur(e) fictif/fictive KÓSA Ádám (PPE) MEISSNER Gesine (ALDE) TAYLOR Keith (Verts/ALE) ROSBACH Anna (ECR)	

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
JURI Affaires juridiques		
JURI Juridique et marché intérieur	FERRI Enrico (PPE-DE)	07/07/2003

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
JURI Affaires juridiques	LEHNE Klaus-Heiner (PPE)	13/06/2011

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme		

	RETT Politique régionale, transports et tourisme	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	3080	2011-03-31
Transports, télécommunications et énergie	3134	2011-12-12

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Mobilité et transports	KALLAS Siim

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
24/06/2003	Document préparatoire	COM(2003)0375	Résumé
01/09/2003	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
16/09/2004	Annonce en plénière de la saisine de la commission		
19/10/2009	Reprise des questions en instance de la législature précédente		
02/12/2009	Informations supplémentaires		Résumé
03/05/2011	Publication de la proposition législative	08663/2011	Résumé
11/10/2011	Vote en commission		Résumé
17/10/2011	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture/lecture unique	A7-0356/2011	
15/11/2011	Décision du Parlement	T7-0478/2011	Résumé
15/11/2011	Résultat du vote au parlement		
12/12/2011	Adoption de l'acte par le Conseil suite à la consultation du Parlement		
12/12/2011	Fin de la procédure au Parlement		
12/01/2012	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2003/0132A(NLE)
Type de procédure	NLE - Procédures non législatives
Sous-type de procédure	Approbation du Parlement
Instrument législatif	Décision
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 100-p2 Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 218-p6a
Autre base juridique	Règlement du Parlement EP 165

État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/7/00055 JURI/5/19764

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE465.005	16/06/2011	
Avis de la commission	JURI	PE469.964	10/10/2011	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0356/2011	17/10/2011	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0478/2011	15/11/2011	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	08663/2011	03/05/2011	Résumé

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document préparatoire	COM(2003)0375	24/06/2003	Résumé
Document de base législatif complémentaire	COM(2010)0686	30/11/2010	Résumé

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Décision 2012/0022
JO L 008 12.01.2012, p. 0001 Résumé

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) - 15/11/2011 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 560 voix pour, 18 voix contre et 5 abstentions, une résolution législative sur le projet de décision du Conseil concernant l'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.

Le Parlement a donné son approbation à l'adhésion de l'Union européenne au protocole.

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) - 24/06/2003 - Document préparatoire

OBJECTIF : conclusion par la Communauté européenne du protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages. CONTENU : la révision de la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages avait pour but de combler certaines lacunes dans la réglementation de la responsabilité du transporteur de passagers par mer au niveau international. Ce travail a abouti à l'adoption du protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, le 1er novembre 2002 (le "protocole d'Athènes"). Le protocole d'Athènes régit des questions d'importance majeure pour la Communauté. Il s'agit d'un accord "mixte", qui comporte, d'une part, des dispositions relevant de la compétence exclusive de la Communauté et, d'autre part, des dispositions relevant de la compétence des États membres. Dans de tels cas, il existe une corrélation entre la conclusion de l'accord par la Communauté, d'une part, et par ses États membres, d'autre part. Les États membres ne peuvent conclure l'accord tant que la Communauté ne l'a pas fait. Pour cette raison, et sachant qu'il est crucial de ne pas retarder l'adoption d'une réglementation visant à protéger les personnes voyageant par la mer, la conclusion rapide du protocole par la Communauté est jugée hautement prioritaire. La Commission estime que pour établir un régime de responsabilité uniforme et adapté dans la Communauté, la conclusion du protocole d'Athènes par la Communauté doit être complétée, dans un avenir proche, par un règlement qui transposerait les dispositions du protocole d'Athènes en droit communautaire. Dans un deuxième temps donc, et au plus tard en 2004, la Commission présentera une proposition de règlement mettant en application les dispositions du protocole d'Athènes relatives à la responsabilité du transporteur en cas de décès ou de lésions corporelles d'un passager. Ce règlement garantira l'application effective et uniforme des règles de responsabilité en cas de décès ou de lésion corporelle de personnes voyageant par mer dans la Communauté.

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, 1er alinéa du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

Á 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.

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) - 30/11/2010 - Document de base législatif complémentaire

OBJECTIF: présenter une proposition modifiée concernant l'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.

CONTEXTE : en juin 2003, la Commission a présenté une proposition de décision du Conseil dont l'objectif principal était que la Communauté devienne partie contractante au protocole d'Athènes et que les États membres fassent de même avant la fin de 2005.

Le protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974, adopté sous les auspices de l'Organisation maritime internationale (OMI), représente une avancée majeure en matière de responsabilité des transporteurs et d'indemnisation des personnes voyageant par mer. Il prévoit notamment une responsabilité de plein droit et l'obligation de souscrire une assurance assortie d'un droit d'action directe à l'encontre des assureurs à concurrence de montants déterminés. Le protocole est donc conforme à l'objectif de l'Union, qui est d'améliorer le régime juridique de responsabilité des transporteurs.

Les négociations concernant cette proposition ont été entamées au sein du Conseil, mais elles ont été suspendues en décembre 2003 en raison d'un différend entre le royaume d'Espagne et le Royaume-Uni au sujet de la compétence des autorités de Gibraltar dans le cadre d'accords mixtes. Le différend a été réglé en décembre 2007 et les négociations concernant cette proposition doivent reprendre.

Depuis la présentation de la proposition (juin 2003) et le moment où les négociations ont été suspendues (décembre 2003), **le contexte a considérablement changé**. Le groupe de travail compétent au Conseil avait élaboré un texte avant que les négociations ne soient suspendues. La présente proposition modifiée repose sur ce texte.

CONTENU : la proposition modifiée tient compte du nouveau contexte de la façon suivante:

Base juridique : en 2003, la Communauté avait compétence exclusive pour adhérer au protocole d'Athènes en ce qui concerne ses articles 10 et 11. Ces dispositions régissent des questions qui ont une incidence sur les règles de l'Union telles que définies par le règlement (CE) n° 44/2001 du Conseil concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale (le «règlement de Bruxelles»).

Le règlement de Bruxelles se fondait sur le titre IV du traité CE. La proposition de décision du Conseil avait donc comme base l'article 65 en conjonction avec l'article 300, paragraphe 2, premier alinéa, et paragraphe 3, deuxième alinéa, du traité CE.

En novembre 2005, la Commission a présenté une proposition complémentaire de règlement intégrant la plupart des autres dispositions matérielles du protocole d'Athènes dans le droit communautaire, sur la base de l'article 80, paragraphe 2, du traité CE. Avec l'adoption 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 (le «règlement d'Athènes»), l'Union a désormais compétence exclusive pour adhérer au protocole d'Athènes en ce qui concerne les matières couvertes par le règlement d'Athènes.

Compte tenu de l'entrée en vigueur du traité de Lisbonne le 1er décembre 2009, la base juridique de la décision du Conseil doit être changée et devenir l'article 100, paragraphe 2, en conjonction avec l'article 218 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

Dépôt des instruments d'adhésion ou de ratification : le règlement d'Athènes ne reprend pas toutes les dispositions du protocole d'Athènes. Celui-ci reste un accord mixte auquel les États membres doivent toujours devenir parties contractantes à titre individuel. Afin d'éviter que les dates d'entrée en vigueur du protocole d'Athènes diffèrent d'un État membre à l'autre, les États membres et l'Union devraient déposer leurs instruments d'adhésion (ou de ratification pour ceux qui ont déjà signé le protocole d'Athènes) le même jour. La décision du Conseil proposée a été modifiée dans ce sens.

Réserve relativement aux dommages liés au terrorisme : en octobre 2006, le comité juridique de l'OMI a adopté des lignes directrices pour l'application du protocole d'Athènes, en formulant une réserve relativement aux dommages liés au terrorisme, afin de prendre en compte la situation actuelle du marché de l'assurance. Les États membres se sont politiquement engagés à faire cette réserve. Avec l'adoption du règlement d'Athènes, les lignes directrices de l'OMI relèvent de la compétence exclusive de l'Union. L'Union fera donc ladite réserve en adhérant au protocole et cela doit être prévu dans la décision du Conseil.

Au dernier stade des discussions, au sein du Conseil, sur la proposition de règlement d'Athènes (novembre 2007), certaines délégations ont soulevé le problème du fonctionnement de la clause de déconnexion figurant à l'article 11 du protocole d'Athènes et ont insisté sur le fait que la législation de l'Union devait éclaircir la question. Cela n'a finalement pas été repris dans l'engagement politique, mais il est suggéré d'ajouter à la décision du Conseil une déclaration concernant la clause de déconnexion.

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) - 12/12/2011 - Acte final

OBJECTIF : approuver, au nom de l'Union européenne, le protocole de 2002 à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages en vue d'améliorer le régime juridique de responsabilité des transporteurs.

ACTE NON LÉGISLATIF : Décision 2012/22/UE du Conseil concernant l'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.

CONTENU : le Conseil a adopté deux décisions qui prévoient l'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 la suite de l'approbation du Parlement européen.

Le protocole d'Athènes représente une avancée majeure en matière de responsabilité des transporteurs et d'indemnisation des personnes voyageant par mer. Il 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.

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:

- la présente décision porte sur le volet transports du protocole et ayant pour base juridique les dispositions du traité de Lisbonne relatives à la politique des transports;
- l'autre décision concerne le volet droit civil et ayant pour base juridique les dispositions du traité relatives à la coopération judiciaire en matière civile.

Cette distinction 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.

Ces décisions devraient, dans la mesure du possible, adhérer au protocole en même temps que l'Union, soit le 31 décembre 2011 au plus tard.