

PARLEMENT EUROPÉEN

2004



2009

Commission des affaires juridiques

2005/0242(COD)

12.12.2006

AVIS

de la commission des affaires juridiques

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires (COM(2005)0593 – C6-0039/2006 – 2005/0242(COD))

Rapporteur pour avis: Antonio López-Istúriz White

PA_Legam

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Dans le contexte des catastrophes maritimes, la valeur ajoutée de l'action menée par l'Union européenne a, de toute évidence, plus de poids que l'action individuelle des États membres. Également dans ce domaine, les citoyens européens ont placé de grands espoirs dans l'Union européenne afin d'éviter que de telles catastrophes ne se reproduisent à l'avenir et de mettre un terme à l'impunité des responsables. Il est ainsi primordial que les institutions communautaires adoptent des règles juridiques rigoureuses et efficaces en s'inspirant de *deux principes essentiels: la protection de l'environnement et la protection juridique des victimes*.

D'un point de vue juridique, **la proposition de la Commission européenne doit être accueillie favorablement** car elle introduit des mécanismes juridiques novateurs susceptibles de renforcer substantiellement la sécurité des côtes et de faciliter l'indemnisation des victimes de catastrophes maritimes. Parallèlement, **la proposition est mesurée et réaliste. De plus, elle ne diverge pas des actes déjà existants**. En effet, elle s'inscrit dans la continuité du droit international et particulièrement des conventions signées au sein de l'Organisation maritime internationale.

Les points suivants méritent une mention particulière:

- **la "communautarisation" de la Convention de 1996** sur la limitation de responsabilité pour les créances maritimes, qu'une majorité d'États membres n'appliquent pas à ce jour;
- l'obligation pour les navires battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne ou celui d'un pays tiers de **souscrire des garanties financières** substantielles pour couvrir les frais en cas d'abandon des gens de mer ou en cas d'accident; et
- l'introduction d'une **action directe** qui permet aux victimes de s'adresser directement au fournisseur de la garantie financière pour toute demande en réparation, facilitant et accélérant ainsi considérablement les mécanismes juridiques actuels.

L'obligation de souscrire des garanties financières ne pouvant être inférieures au plafond fixé par la convention de 1996 constitue un élément positif, bien que la proposition de doubler ledit montant semble un peu arbitraire. Elle doit néanmoins être accueillie favorablement.

Toutefois, l'introduction de la négligence grave comme critère à partir duquel la responsabilité du propriétaire d'un navire battant pavillon d'un État qui n'est pas partie contractante à la convention de 1996 ne serait plus limitée, doit être accueillie avec précaution. Bien que l'intention de la Commission de remettre en cause le droit des propriétaires de navire à limiter leur responsabilité soit louable, elle semble peu réaliste et surtout quelque peu contre-productive. **Il est probable qu'un tel changement soit porteur d'un plus grand nombre d'inconvénients que d'avantages et il ne devrait donc pas bénéficier d'un accueil favorable.**

Enfin, aux fins d'une efficacité optimale de l'action directe, il est suggéré qu'au moment de délivrer le certificat de garantie financière, les autorités compétentes tiennent également compte de **la présence commerciale des entités garantes au sein de l'Union européenne**.

Compte tenu de tous les motifs exposés ci-dessus, la proposition de la Commission doit être accueillie favorablement car elle contribue au renforcement de la sécurité des côtes et des îles européennes. Il est toutefois nécessaire de garder à l'esprit le caractère subsidiaire de cette proposition de directive et de mettre l'accent sur la véritable priorité aux fins de la protection de l'environnement et des victimes: l'entrée en vigueur, dans tous les États membres, des conventions CLC et HNS.

AMENDEMENTS

La commission des affaires juridiques invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à incorporer dans son rapport les amendements suivants:

Texte proposé par la Commission

Amendements du Parlement

Amendement 1

Considérant 1 bis (nouveau)

(1 bis) La protection des côtes européennes et des citoyens européens contre tout dommage écologique résultant des accidents de navires constitue une priorité absolue de l'Union européenne.

Amendement 2

Considérant 1 ter (nouveau)

(1 ter) La protection des côtes européennes revêt un double aspect: prévenir les accidents en s'assurant que seuls des navires sûrs sont autorisés à naviguer et instaurer des mécanismes pertinents afin que les victimes puissent percevoir, dans les meilleurs délais possibles, une indemnisation totale des dommages occasionnés par un accident.

Amendement 3
Article 2, point 4 bis (nouveau)

4 bis. "Entité garante": toute entité auprès de laquelle le propriétaire souscrit une garantie financière.

Amendement 4
Article 4, paragraphe 3

3. Conformément à l'article 15 de la convention de 1996, les Etats membres s'assurent que l'article 4 de celle-ci concernant la suppression de la limitation de responsabilité, n'est pas d'application aux navires battant pavillon d'un Etat qui n'est pas partie contractante à ladite convention. Dans de tels cas, **le régime de responsabilité civile mis en place par les Etats membres conformément à la présente directive doit prévoir que le propriétaire de navire perd le droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnelle, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis par négligence grave.**

3. Conformément à l'article 15 de la convention de 1996, les États membres s'assurent que l'article 4 de celle-ci, concernant la suppression de la limitation de responsabilité, n'est pas d'application aux navires battant pavillon d'un État qui n'est pas partie contractante à ladite convention. Dans de tels cas, le propriétaire de navire **ne peut pas limiter sa responsabilité pour les dommages dont il est, totalement ou partiellement, responsable, que ce soit de son fait ou par omission.**

Justification

L'introduction de la notion de faute grave comme critère permettant de déclarer que la responsabilité d'un propriétaire est illimitée pourrait être source de confusion juridique, étant donné que cette notion n'est pas définie et que cela pourrait donner lieu à des interprétations jurisprudentielles divergentes, qui risqueraient de doubler avec le concept de "faute inexcusable". En plus de pouvoir inciter à signer et à ratifier ladite convention, l'application du régime de responsabilité civile aux propriétaires de navires ressortissants d'un pays non signataire de la convention de 1996 n'est pas, elle, source d'insécurité juridique.

Amendement 5
Article 7, paragraphe 2, premier alinéa

2. Les certificats sont délivrés par les

2. Les certificats sont délivrés par les

autorités compétentes des États membres après que celles-ci se *seront* assurées que le propriétaire du navire satisfait aux prescriptions de la présente directive.

autorités compétentes des États membres après que celles-ci se *sont* assurées que le propriétaire du navire satisfait aux prescriptions de la présente directive. ***Au moment de délivrer le certificat, les autorités compétentes doivent tenir compte de la présence commerciale de l'entité garante au sein de l'Union européenne.***

Justification

La présence commerciale au sein de l'Union européenne, qu'il s'agisse d'un agent ou d'une succursale, des entités garantes doit constituer un critère d'appréciation pour la délivrance du certificat de garantie par les autorités compétentes. Ainsi, on prévient tout affaiblissement de l'efficacité de l'action directe pour des raisons de procédure, obligeant, par exemple, les victimes à entreprendre des actions en justice dans un pays qui ne répond pas aux exigences minimales de l'État de droit.

