

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

2005/0241(COD) - 04/09/2008

En adoptant la recommandation pour la 2^{ème} lecture de M. Paolo **COSTA** (ADLE, IT), la commission des transports et du tourisme a modifié la position commune du Conseil en vue de l'adoption du règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.

La plupart des amendements visent à rétablir la position du Parlement en 1^{ère} lecture :

Extension du champ d'application au transport maritime national: les députés ont étendu la portée du règlement transposant la Convention d'Athènes de 1974 à l'ensemble du transport national par mer (alors que le Conseil souhaite la limiter aux grands navires relevant de la classe A). Il ne doit pas y avoir de distinction entre le transport par mer national et international quant au caractère obligatoire du règlement.

De plus, le règlement devrait s'appliquer à tous les navires effectuant un transport international ou national par mer qui doivent accomplir une partie de leur trajet en empruntant des voies de navigation intérieure et à tous les navires effectuant un transport par voies de navigation intérieure qui doivent accomplir une partie de leur trajet par mer.

Clause dérogatoire: les députés estiment que l'application de l'article 7, paragraphe 2 de la convention d'Athènes (qui porte sur les limites de responsabilité en cas de mort ou de blessure) ne doit pas s'appliquer aux transports de passagers relevant du règlement, sauf si le Parlement européen et le Conseil en décident ainsi suivant la procédure de codécision.

Versement d'avances: le montant minimum des avances ne doit pas être limité aux cas de décès, mais doit s'étendre à d'autres éventualités comme les blessures graves et l'invalidité permanente. Le versement ou la perception, selon le cas, d'une avance doit permettre au transporteur, au transporteur substitué ou au passager d'engager une procédure judiciaire en vue d'établir les responsabilités et la faute.

Limitation globale de la responsabilité par d'autres conventions: les députés ont supprimé l'article 5 de la position commune car il autoriserait les transporteurs responsables de la mort ou de lésions corporelles des passagers sur la base de la convention d'Athènes à limiter cette responsabilité en invoquant des plafonds de responsabilité globaux imposés par d'autres conventions, comme la convention sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LRCM).

Informations préalables au voyage: le transporteur et/ou le transporteur substitué devront veiller à ce que les passagers reçoivent des informations appropriées, complètes et intelligibles concernant leurs droits, et ce avant leur départ (et non « au plus tard au moment du départ » comme le propose le Conseil). S'agissant des informations fournies par les voyagistes, celles-ci doivent être fournies conformément à la directive 90/314/CEE concernant les voyages, vacances et circuits à forfait.

Application : pour ce qui est du transport par mer à l'intérieur d'un seul État membre, les États membres doivent pouvoir différer l'application du règlement jusqu'à deux ans après sa date d'application pour le transport par lignes régulières de ferry et jusqu'à quatre ans après sa date d'application pour le transport par lignes régulières de ferry dans les régions ultrapériphériques.

En ce qui concerne le transport par voies de navigation intérieures, les États membres pourront différer l'application du règlement jusqu'à quatre ans après sa date d'application.

Compagnies d'assurance: les députés estiment que les assurances exigées par la convention d'Athènes doivent correspondre aux moyens financiers des propriétaires de navires et des compagnies d'assurances. S'agissant des petites compagnies de navigation effectuant des transports nationaux, il convient de prendre en considération le caractère saisonnier de leurs activités. De plus, la période transitoire prévue dans l'application du règlement doit être d'une durée suffisante pour permettre la mise en œuvre de l'assurance obligatoire visée par la convention d'Athènes sans incidence sur les régimes d'assurance existants.

AESM : le rapport souligne enfin que compte tenu de la nécessité d'une concertation accrue entre les États membres sur les questions de sécurité maritime, il apparaît indispensable de réévaluer les compétences de l'Agence et d'envisager une extension éventuelle de ses pouvoirs.