

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

2005/0241(COD) - 24/09/2008 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a adopté une résolution législative modifiant 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 recommandation pour la 2^{ème} lecture (procédure de codécision) avait été déposée en vue de son examen en séance plénière par M. Paolo **COSTA** (ADLE, IT), au nom de la commission des transports et du tourisme.

Les principaux amendements visent à rétablir la position adoptée par le Parlement en 1^{ère} lecture :

Compagnies d'assurance: les députés rappellent 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.

Extension du champ d'application au transport maritime national: le Parlement a 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). Selon les députés, il ne doit pas y avoir de distinction entre le transport par mer national et international quant au caractère obligatoire du règlement.

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 de 1976, telle que modifiée par le protocole de 1996, sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LRCM).

Informations préalables au voyage: le transporteur et/ou le transporteur substitué devraient 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 devraient être fournies conformément à la directive 90/314/CEE concernant les voyages, vacances et circuits à forfait.

Rapport de la Commission : celui-ci pourra être accompagné d'une proposition de modification du règlement, ou d'une proposition à soumettre par la Communauté aux enceintes internationales compétentes.

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.

AESM : les députés estiment 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.