

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

2005/0241(COD) - 23/04/2009 - Acte final

OBJECTIF : établir un régime communautaire de responsabilité uniforme applicable au transport de passagers par mer.

ACTE LÉGISLATIF : 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.

CONTENU : à la suite d'un accord en troisième lecture avec le Parlement européen sur le **troisième paquet sur la sécurité maritime**, le règlement établit un régime communautaire de responsabilité et d'assurance applicable au transport de passagers par mer tel que prévu dans les dispositions pertinentes:

- a) de la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, telle que modifiée par le protocole de 2002 ;
- b) de la réserve et des lignes directrices de l'OMI pour l'application de la convention d'Athènes, adoptées par le comité juridique de l'OMI le 19 octobre 2006.

Le règlement étend l'application de ces dispositions au transport de passagers par mer à l'intérieur d'un seul État membre à bord de **navires des classes A et B** et établit certaines exigences supplémentaires. Le règlement inclut également plusieurs obligations supplémentaires liées en particulier à l'indemnisation en cas de détérioration ou de perte d'un équipement de mobilité, à l'information des passagers préalablement au voyage et au paiement d'avances.

Par rapport à la proposition initiale de la Commission, le texte approuvé contient certaines modifications concernant, entre autres, le champ d'application, le lien entre le règlement et d'autres conventions internationales sur la limitation globale de la responsabilité, ainsi que les dispositions transitoires du règlement.

Champ d'application : le règlement s'applique à tout transport international au sens de la convention d'Athènes ainsi qu'au transport par mer à l'intérieur d'un seul État membre à bord de navires des classes A et B au titre de l'article 4 de la directive 98/18/CE lorsque:

- a) le navire bat pavillon d'un État membre ou est immatriculé dans celui-ci;
- b) le contrat de transport a été conclu dans un État membre; ou
- c) selon le contrat de transport, le lieu de départ ou de destination se trouve dans un État membre.

Il faut noter que la proposition de la Commission visant à étendre l'application de la convention d'Athènes au transport international et national par voie de navigation intérieure a été rejetée par le Conseil et le Parlement, car les deux institutions ont estimé que ce secteur avait ses spécificités propres.

Limites de responsabilité: le Parlement a, pour l'essentiel, accepté la position du Conseil d'un plafonnement global sur la base de la convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes telle que modifiée par le protocole de 1996 (LRMC 96), ce qui permet de réduire le montant de l'indemnisation par victime sous les plafonds prévus par la convention d'Athènes. Les États

membres auront la possibilité de déroger aux plafonds de la LRMC 96 et de fixer des limites de responsabilité plus élevées.

Des clauses de sauvegarde garantissent que les États membres devront appliquer pleinement la convention d'Athènes s'ils n'ont pas de dispositions nationales d'application de la LRMC 96 (qui fixe des indemnisations plus élevées que ses prédécesseurs).

Avances: lorsque le décès ou les lésions corporelles d'un passager sont causés par un événement maritime, le transporteur ayant assuré effectivement tout ou partie du transport devra verser une avance d'un montant suffisant pour couvrir les besoins économiques immédiats, sur une base proportionnelle aux dommages subis, dans un délai de 15 jours à compter de l'identification de la personne ayant droit à l'indemnisation. En cas de décès, cette avance **ne peut être inférieure à 21.000 EUR**.

Information des passagers: le règlement stipule que lorsqu'un contrat est conclu dans un État membre, l'information doit être donnée sur le point de vente. Si le point de départ se situe dans un État membre, l'information doit être donnée avant le départ. Dans tous les autres cas, l'information doit être donnée au plus tard au moment du départ. En outre, le texte définit les prescriptions minimales en matière d'information et précise les obligations des voyagistes.

Dispositions transitoires : les principales questions réglées au stade de la conciliation concernaient **l'entrée en vigueur du règlement et son application** aux transports maritimes au sein d'un seul État membres (classes de navires étant définies à l'article 4 de la directive 98/18/CE), notamment:

- a) le règlement s'appliquera à partir de la date d'entrée en vigueur de la Convention d'Athènes pour la Communauté, mais pas plus tard que le 31 décembre 2012;
- b) les États membres peuvent décider de reporter l'application du règlement aux navires relevant de la classe A jusqu'au 31 décembre 2016 et aux navires relevant de la classe B jusqu'au 31 décembre 2018 ;
- c) au plus tard le 30 juin 2013, la Commission présentera si nécessaire une proposition législative visant, notamment, à étendre le champ d'application du règlement aux navires des classes C et D.

Le présent règlement s'inscrit dans le cadre du troisième paquet sur la sécurité maritime, constitué de sept actes législatifs (voir également [COD/2005/0236](#), [COD/2005/0237](#), [COD/2005/0238](#), [COD/2005/0239](#), [COD/ 2005/0240](#) et [COD/2005/0242](#)).

ENTRÉE EN VIGUEUR : 29/05/2009.