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

2005/0241(COD) - 25/04/2007 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

En adoptant le rapport de Paolo **COSTA** (ADLE, IT), en 1ère lecture de la procédure de codécision, le Parlement européen a approuvé, sous réserve d'amendements, la proposition de règlement sur la responsabilité des entreprises assurant le transport de personnes par mer ou par voie de navigation intérieure en cas d'accident (3ème paquet maritime).

Les principaux amendements adoptés en plénière sont les suivants :

- contrairement aux souhaits du rapporteur, un amendement, adopté à une courte majorité, exclut du champ d'application de la directive les voies maritimes intérieures et le trafic domestique ;

- le régime spécial de responsabilité en matière de risque terroriste conçu par le comité juridique de l'OMI devrait être respecté pour permettre une couverture financièrement viable de ces risques par le marché de l'assurance ;

- il est précisé que l'article 7, paragraphe 2, de la convention d'Athènes de 2002 qui porte sur les limites de responsabilité en cas de mort ou de blessure, ne s'applique pas aux transports de passagers relevant du règlement, à moins que le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure de codécision, ne décident de modifier en ce sens le règlement ;

- l'article 19 de la convention d'Athènes de 2002 ne doit pas s'appliquer aux transports de passagers relevant du règlement. Tel qu'il est, l'article 19 autoriserait un transporteur responsable de la mort de passagers ou de lésions corporelles subies par des passagers à limiter sa responsabilité en faisant état des plafonds de responsabilité prévus par d'autres conventions internationales. Cet amendement a pour conséquence qu'aucune autre convention internationale ne pourra être opposée aux victimes pour limiter leurs droits en cas de mort ou de lésions corporelles sur la base de la convention d'Athènes ;

- l'avance que devra payer le transporteur pour couvrir les besoins économiques immédiats des personnes ayant droit à une indemnisation ne pourra être inférieure à 21.000 euros en cas de décès, en cas d'invalidité absolue et permanente d'un passager ou en cas de blessures sur 75%, ou davantage, de la surface corporelle du passager, considérées comme cliniquement graves ;

- le versement d'une avance ne constitue pas une reconnaissance de responsabilité, et l'avance peut être déduite de toute somme payée ultérieurement sur la base du règlement et n'est pas remboursable sauf dans le cas où la personne à laquelle l'avance a été versée n'avait pas droit à indemnisation, ou dans le cas où le transporteur serait considéré comme exempté de toute faute. La perception d'une avance permet au transporteur ou au transporteur substitué ou au passager d'engager une procédure judiciaire en vue d'établir les responsabilités et la faute ;

- les députés demandent enfin : un délai d'application du règlement différent pour les lignes nationales de ferry (2 ans après la date de son entrée en vigueur ou de l'entrée en vigueur de la convention d'Athènes pour la Communauté) ; un délai plus long pour le transport par voies de navigation intérieures et lorsqu'il s'agit d'un transport national par lignes régulières de ferry dans les régions ultrapériphériques (4 ans après la date de son entrée en vigueur ou de l'entrée en vigueur de la convention d'Athènes pour la Communauté).