



L'assurance transports en voie de modernisation

Vers une meilleure indemnisation des victimes

Le « troisième paquet » sur la sécurité maritime suit son cours

À la suite des naufrages de l'*Erika* puis du *Prestige*, la Commission européenne a pris des dispositions visant à améliorer la sécurité maritime. Les deux précédents trains de mesures adoptés en l'espace de trois ans, « Erika I » et « Erika II », ont renforcé le contrôle des navires. Le « troisième paquet » législatif, examiné par le Parlement européen en première lecture en avril 2007, concerne quant à lui l'inspection des navires (rôle de l'État du pavillon et contrôles au titre de l'État du port), les systèmes de surveillance du trafic maritime (emport de transpondeurs AIS), les accidents de mer (exigences plus détaillées sur les lieux de refuge), les sociétés de classification ainsi que les conditions de travail des marins. Un autre aspect de ce « paquet » consiste également à améliorer la protection des passagers, afin de parvenir dans le transport maritime au même niveau de protection que dans les autres modes de transport. Au regard de cet objectif, il est prévu d'incorporer dans la législation communautaire le protocole de 2002 à la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers. Si la proposition de règlement était définitivement adoptée en ce sens, les règles de responsabilité du transporteur, le système d'assurance obligatoire et les plafonds d'indemnisation prévus par le protocole s'imposeraient dans tous les pays européens.

La modernisation de la Convention de Rome

La Convention sur les dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, signée à Rome le 7 octobre 1952, visait à unifier, à l'échelle internationale, la législation relative au dédommagement des personnes subissant des dommages causés au sol par des aéronefs étrangers. La Convention limite cependant les responsabilités de ceux à qui ces dommages sont imputables. Objectif de cette modernisation : indemniser les victimes à la surface pour les pertes résultant des accidents d'aéronefs causés par des actes de terrorisme, tout en préservant la viabilité de l'industrie du transport aérien. Le projet de texte envisage des dédommagements aux tiers dans la mesure où la couverture d'assurance n'est pas disponible ou dans les cas où les dommages excèdent la couverture de responsabilité. De telles indemnités proviendraient d'un fonds financé par les utilisateurs du transport aérien, passagers et expéditeurs.

L'adaptation de l'offre d'assurance risques de guerre-marchandises

La FFSA travaille actuellement à la modernisation de l'offre d'assurance risques de guerre - marchandises et a mis en place pour cela un groupe de travail chargé de proposer de nouvelles « conventions spéciales » pour l'assurance des marchandises transportées contre les risques de guerre et risques assimilés. Ce travail de rénovation va permettre de proposer des garanties mieux adaptées aux besoins des assurés, notamment en matière de risques de terrorisme et de grèves. La nouvelle « Garantie étendue » prévoit de s'appliquer à tous les modes de transport et pour un voyage de « magasin à magasin ». Elle pourrait être accompagnée d'une clause additionnelle couvrant des frais en cas d'interruption ou de rupture du voyage et constituerait ainsi un complément idéal aux garanties de base (« risques ordinaires »). La garantie dite « waterborne », réservée aux voyages maritimes, bénéficie également d'une nouvelle présentation. Elle inclura des garanties supplémentaires jusqu'ici optionnelles (par exemple, la garantie de la détérioration naturelle des facultés à la suite d'un retard).