

Assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes

2005/0242(COD) - 09/12/2008 - Position du Conseil

Tout en souscrivant à l'objectif de la proposition de la Commission, à savoir une meilleure couverture des intérêts des victimes de dommages résultant de l'exploitation de navires, le Conseil estime que plusieurs dispositions de la proposition (qui créent des règles communautaires particulières parallèlement aux obligations internationales concernant le même sujet), seraient sources de contradictions et iraient à l'encontre de l'objectif précité. Il pense en particulier aux dispositions sur le régime de responsabilité et aux mesures concernant les gens de mer.

Les dispositions proposées rendant obligatoire la ratification d'une convention de l'OMI ne peuvent être acceptées par les États membres, principalement pour des raisons d'ordre constitutionnel. En outre, le Conseil considère certaines dispositions, notamment celles qui portent sur l'émission et la vérification de certificats, comme inappropriées parce qu'elles créeraient une charge administrative inutile.

La position commune du Conseil – adoptée à l'unanimité - modifie donc très largement la proposition initiale de la Commission en proposant une nouvelle formulation et en supprimant plusieurs parties de son texte. Par conséquent, le Conseil n'a pu accepter aucun des amendements introduits dans l'avis rendu en première lecture par le Parlement européen qui se rapportent à ces parties supprimées.

Les principaux enjeux sont les suivants :

Assurance obligatoire pour les créances maritimes : le Conseil suit la proposition de la Commission visant à introduire une assurance obligatoire pour les propriétaires de navires battant le pavillon d'un État membre et ceux de navires battant le pavillon d'un autre État. Dans ce dernier cas, la position commune précise que cette obligation s'applique dès que le navire entre dans un port relevant de la juridiction d'un État membre ou, si un État membre en décide ainsi, lorsque le navire opère dans ses eaux territoriales.

En vue d'instaurer une couverture globale harmonisée, le Conseil renvoie, dans sa position commune, aux plafonds fixés par la CLRCM 96 en tant que montant de l'assurance pour chaque navire par événement. Quant au terme « assurance », sa définition s'inspire en grande partie de la définition qui lui est donnée dans la résolution A.898(21) de l'OMI intitulée « Directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances maritimes ».

Contrôle et conformité : afin de vérifier si les propriétaires de navires respectent leur obligation de contracter une assurance, la position commune prévoit que des vérifications soient effectuées par l'État du port, conformément à la directive relative au contrôle par l'État du port. À cette fin, un ou plusieurs certificats délivrés par l'assureur doivent être présents à bord du navire. Les particularités du certificat, énoncées dans la position commune, s'inspirent dans une grande mesure de la proposition initiale de la Commission.

Sanctions : la position commune prévoit la possibilité d'appliquer des sanctions spécifiques lorsque le certificat d'assurance n'est pas à bord. Sans préjudice de l'immobilisation du navire concerné, ordonnée selon les règles de la directive relative au contrôle par l'État du port, le navire peut être expulsé d'un port et se verra refuser l'entrée dans chacun des ports des États membres aussi longtemps que la situation n'est pas réglée. La position commune comprend aussi une disposition générale prévoyant que des sanctions doivent être établies en cas de non respect des dispositions de la directive relatives à l'obligation imposée aux États membres en tant qu'États du pavillon.

Lien avec les régimes de responsabilité et d'indemnisation établis par d'autres instruments : faisant suite à la proposition de la Commission, la position commune prévoit que la directive n'affecte pas les régimes établis par d'autres conventions internationales, à savoir la convention CLC, la convention HNS, la convention « Hydrocarbures de soute » et la convention « Enlèvement des épaves », ainsi que le règlement transposant la convention d'Athènes dans le droit communautaire.

Parallèlement à la position commune, une **déclaration** des représentants des gouvernements des États membres confirme l'engagement de ceux-ci à faire tout ce qui est en leur pouvoir pour assurer une application rapide et effective des conventions internationales sur la sécurité

maritime, des règles de l'OMI relatives aux obligations qui incombent à l'État du pavillon et du système d'audit de l'OMI.