

Assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes

2005/0242(COD) - 29/03/2016 - Document de suivi

La Commission a adopté un rapport sur l'application de la directive 2009/20/CE relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes.

Pour rappel, la directive entrée en vigueur le 29 mai 2009 vise à encourager tous les opérateurs économiques à adopter un comportement responsable, afin de renforcer la qualité de la marine marchande et de garantir la sécurité en mer.

En particulier, la directive rend obligatoire dans l'Union européenne l'exigence, pour les propriétaires de navires, de **souscrire une assurance appropriée couvrant leurs navires**. Cette exigence est liée au principe de la limitation de responsabilité tel que reconnu par le protocole de 1996 à la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (la «LLMC 1996»).

Le rapport se fonde sur les résultats d'une enquête sur l'application de la directive menée par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) à la demande de la Commission européenne, ainsi que sur des informations et des **données extraites de la base de données des inspections (communément appelée «THETIS»)** créée conformément à la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'État du port, telle que modifiée.

La principale conclusion du rapport est que la directive, entrée en vigueur depuis près de quatre ans, **semble donner pleine satisfaction** dans la poursuite de ses objectifs.

Application de la directive par l'État membre du pavillon : comme le montrent les données en matière de conformité s'appuyant sur les informations disponibles, **la grande majorité des navires** battant pavillon d'un État membre de l'Union ou entrant dans un port de l'Union disposent d'une assurance appropriée conforme aux exigences de la directive.

Les rapports des États membres enregistrés dans THETIS indiquent qu'en ce qui concerne les navires battant pavillon d'un État membre de l'Union, **treize cas de non-conformité** relatifs à des certificats d'assurance ont été signalés entre juillet 2013 et fin septembre 2015. Les navires battant pavillon d'un État membre de l'Union représentent ainsi près d'un tiers (29 %) du nombre total des cas de non-conformité.

Le rapport souligne toutefois que le pourcentage de navires contrevenants battant pavillon d'un État membre de l'Union par rapport au nombre total des inspections de contrôle par l'État du port sur ce type de navires est **très faible, à savoir 0,1 %**. De plus, le pourcentage de navires contrevenants battant pavillon d'un État membre de l'Union est moins élevé que le pourcentage de navires contrevenants battant pavillon d'un État tiers (respectivement 0,1 % par rapport à 0,15 % de navires d'un État tiers).

Selon le rapport, aucun État membre n'a déclaré avoir imposé de **sanction** à un navire battant son pavillon pour absence de couverture d'assurance appropriée au titre de la directive.

Contrôle par l'État du port : entre le 1^{er} juillet 2013 - date à laquelle le module spécialisé dans THETIS (THETIS-I) est devenu opérationnel - et septembre 2015, un total de **34.944 inspections** ont été enregistrées. Les contrôles par l'État du port ont permis de relever au total 45 cas de non-conformité au titre de la directive, ce qui, sur un total de 34 944 inspections, représente un **taux de conformité de 99,87 %**, soit un taux particulièrement élevé.

À la lumière de ces constatations, la Commission estime que le système établi par la directive fournit des **garanties raisonnables** que, si un incident impliquant ce type de navire devait porter préjudice à un tiers et ainsi donner lieu à des créances maritimes telles que définies dans la LLMC 1996, les victimes pourraient recevoir une indemnisation de la part du propriétaire de navire et de son assureur à hauteur du montant de la limite de responsabilité à prendre en considération.

Comme le souligne le rapport, certains points de l'application et de l'exécution des obligations de la directive pourraient encore être améliorés **en renforçant l'utilisation des systèmes d'échange et d'information opérationnels** en vigueur afin de parvenir à une application plus uniforme de la directive, du point de vue tant de l'État du pavillon que de l'État du port.