

Assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes

2005/0242(COD) - 23/11/2005 - Document de base législatif

OBJECTIF : mettre en place des règles de responsabilité renforcées, concernant tous les navires, qui contribuent véritablement à prévenir les dommages causés par les navires et à en garantir la réparation.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : un certain nombre de conventions internationales ont été adoptées en matière de responsabilité civile des propriétaires de navires. Ces conventions présentent toutes des limites, à commencer par le fait que la plupart d'entre elles ne sont pas entrées en vigueur, et que celles qui sont entrées en vigueur ne le sont que dans certains pays et pas dans d'autres. Mais c'est surtout sur le fond que les règles mises en place par ces conventions ne sont pas satisfaisantes car elles ne contribuent véritablement ni à prévenir les dommages ni à en garantir la réparation.

Répondant aux préoccupations exprimées tant par le Parlement européen que par le Conseil européen et le Conseil, la présente proposition s'inscrit dans le cadre du troisième paquet "sécurité maritime", lequel comporte 7 propositions articulées autour de deux axes majeurs : la prévention renforcée des accidents et des pollutions et le traitement de la suite des accidents (voir également COD/2005/0241). Elle vise à établir à l'échelle de l'Union européenne un régime de responsabilité civile des propriétaires de navires (catégorie désignant toutes les personnes responsables de l'exploitation d'un navire) en cas de dommages aux tiers.

CONTENU : la Commission propose que tous les États membres ratifient la Convention de 1996 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes dès que possible et au plus tard avant la fin de la période de transposition de la présente directive. Elle propose également d'incorporer les dispositions de cette convention dans le droit communautaire. Par ailleurs, la proposition prévoit que les navires battant pavillon d'un État qui n'est pas partie contractante à cette convention fassent l'objet d'un régime de responsabilité renforcé, avec la négligence grave comme conduite supprimant la limitation. Ceci devrait inciter à une adhésion plus large encore à cet instrument au plan mondial.

Afin de mieux répondre aux intérêts des victimes d'accidents, la Commission estime nécessaire de compléter le dispositif en matière de responsabilité par la création d'un système de garantie financière obligatoire des propriétaires des navires. La proposition précise à la fois la portée et les modalités de cette obligation de garantie financière. Ainsi, il est prévu que pour tenir compte d'un déplafonnement éventuel de responsabilité, la garantie financière porte sur un montant correspondant au double des plafonds fixés par la Convention de 1996 précitée. De plus, la proposition met sur pied un système de notification de la présence à bord des certificats de garantie financière dès lors que les navires entrent dans les eaux sous juridiction des États membres.

En outre, la proposition introduit une obligation spécifique de garantie financière destinée à couvrir les frais liés au rapatriement de gens de mer en cas d'abandon.

Enfin, la Commission présentera au Parlement européen et au Conseil cinq ans après l'entrée en vigueur de la présente directive un rapport sur l'expérience acquise dans l'application de celle-ci.