

Assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes

2005/0242(COD) - 23/11/2005 - Document annexé à la procédure

FICHE D'IMPACT DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

Pour connaître le contexte de cette problématique, se reporter au résumé du document de base de la Commission COM (2005)0593: proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires.

1- OPTIONS POLITIQUES ET IMPACTS : la Commission a considéré 2 orientations politiques :

1.1- Option 1: promouvoir la mise en œuvre des conventions internationales : la lenteur relative des processus nationaux de ratification rend toutefois incertains la date d'entrée en vigueur et le champ d'application géographique de ces conventions. Cette directive serait l'outil contraignant approprié permettant d'assurer une entrée en application rapide et uniforme de ces conventions à l'échelle de l'Union. Par ailleurs, sur le fond, cette directive devrait offrir à moyen terme la possibilité de moderniser le droit de la responsabilité civile dans le domaine maritime.

1.2- Option 2: mettre en place un régime communautaire adapté, visant d'une part, à déplaçonner la responsabilité civile et d'autre part, à imposer l'assurance aux propriétaires de navires : cette option serait particulièrement intéressante dans la perspective d'une harmonisation du droit applicable, suivant la ligne recommandée au plan international (résolutions de l'Organisation Maritime Internationale et de l'Organisation Internationale du Travail).

CONCLUSION: la Commission a privilégié l'option 2 pour la mise en place d'une assurance obligatoire.

IMPACTS : les impacts liés à l'option 2 peuvent être décrits comme suit.

-En ce qui concerne le déplaçonnement, seuls les propriétaires agissant avec une négligence grave seraient affectés, pour le plus grand bénéfice des propriétaires soucieux de respecter les normes de sécurité qui continueront à bénéficier du régime protecteur de limitation de responsabilité. Il est à noter que la mise en place d'un système d'assurance obligatoire contribuera à la lutte contre les navires sous-normes, au même titre que l'application des autres mesures de ce paquet législatif. Dans ce contexte, on peut estimer que le risque auquel les assureurs seront exposés n'augmentera pas. Cette approche suppose que les États membres, parties contractantes à la Convention de 1996 dénoncent cet instrument en temps utile et au plus tard avant la fin de la période de transposition de la présente directive.

-En ce qui concerne l'assurance obligatoire, la grande majorité des propriétaires qui contractent déjà une police d'assurance responsabilité civile pour les dommages aux tiers causés par leurs navires, tireront bénéfice de ce nouveau régime dans la mesure où ils retrouveront un marché dans lequel la concurrence ne sera pas faussée par le jeu de certains opérateurs peu scrupuleux qui n'ont pas d'assurance.

-Sur le plan pratique, les propriétaires de navires devront suivre les procédures en vue de l'obtention puis de la notification de la présence à bord des certificats.

-L'équipage bénéficiera de la protection au titre de la garantie financière rapatriement des marins.

-La situation des personnes subissant un dommage causé par un navire et demandant réparation auprès du propriétaire de ce navire (particuliers, professionnels, pouvoirs publics) sera améliorée par le nouveau mécanisme de déplaçonnement et d'assurance obligatoire. L'introduction d'une action directe confortera davantage leur situation.

-Les administrations (États du pavillon et États du port) seront affectées dans la mesure où elle devront mettre en place un système d'octroi de certificats de garantie financière et de vérification de ces certificats. Cette charge existe déjà dans les États membres mais est limitée aux seuls navires-citernes transportant des hydrocarbures persistants.

2- SUIVI : les dispositions de la directive qui sont relatives à la responsabilité civile (dispositions visant à incorporer la Convention de 1996) seront mises en œuvre le cas échéant par les tribunaux nationaux, les victimes faisant valoir leurs droits en justice. La Cour de justice pourra être saisie à titre préjudiciel par ces tribunaux et garantir l'uniformisation dans l'interprétation de ces dispositions.

Les autres dispositions (octroi et contrôle des certificats) seront mises en œuvre à titre principal par les États membres en tant qu'États du pavillon et/ou États du port, y compris par les autorités nationales chargées de la mise en œuvre de la législation sur la sécurité des approches maritimes et des côtes. La Commission, et le cas échéant la Cour de justice, contribueront à garantir la conformité de ces mesures nationales par rapport à la directive.

La Commission établira un rapport sur la mise en œuvre de la directive dans les 5 ans qui suivent son entrée en vigueur. Ce rapport pourrait faire ressortir la nécessité d'apporter des aménagements à la directive.