Informations de base

2005/0242(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes **Subject** 2.50.05 Assurances, fonds de retraite 3.20.03 Transport maritime de personnes et frêt 3.20.03.01 Sécurité maritime	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	SAVARY Gilles (PSE)	08/12/2008

Commission au fond précédente	Rapporteur(e) précédent(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	SAVARY Gilles (PSE)	06/04/2006

Commission pour avis précédente	Rapporteur(e) pour avis précédent(e)	Date de nomination
JURI Affaires juridiques	LÓPEZ-ISTÚRIZ WHITE Antonio (PPE-DE)	23/02/2006

Conseil de l'Union européenne

Formation du Conseil	Réunions	Date
Transports, télécommunications et énergie	2913	2008-12-09
Transports, télécommunications et énergie	2895	2008-10-09
Transports, télécommunications et énergie	2861	2008-04-07

Commission européenne

DG de la Commission	Commissaire
Energie et transports	TAJANI Antonio

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
23/11/2005	Publication de la proposition législative	COM(2005)0593	Résumé
14/02/2006	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
27/02/2007	Vote en commission,1ère lecture		Résumé
06/03/2007	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0055/2007	
28/03/2007	Débat en plénière		
29/03/2007	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0094/2007	Résumé
29/03/2007	Résultat du vote au parlement		
24/10/2007	Publication de la proposition législative modifiée	COM(2007)0674	Résumé
07/04/2008	Débat au Conseil		Résumé
09/12/2008	Publication de la position du Conseil	14287/2/2008	Résumé
18/12/2008	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 2ème lecture		
17/02/2009	Vote en commission, 2ème lecture		Résumé
18/02/2009	Dépôt de la recommandation de la commission, 2ème lecture	A6-0072/2009	
10/03/2009	Débat en plénière		
11/03/2009	Décision du Parlement, 2ème lecture	T6-0111/2009	Résumé
22/04/2009	Fin de la procédure au Parlement		
23/04/2009	Signature de l'acte final		
28/05/2009	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de la procédure	2005/0242(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 080-p2
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	TRAN/6/71036

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE378.568	31/10/2006	

Avis de la commission	JURI	PE378.653	12/12/2006	
Amendements déposés en commission		PE382.391	19/12/2006	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0055/2007	06/03/2007	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0094/2007	29/03/2007	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE416.644	17/12/2008	
Recommandation déposée de la commission, 2e lecture		A6-0072/2009	18/02/2009	
Texte adopté du Parlement, 2ème lecture		T6-0111/2009	11/03/2009	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Déclaration du Conseil sur sa position	15862/2008	02/12/2008	
Position du Conseil	14287/2/2008	09/12/2008	Résumé
Projet d'acte final	03615/2009/LEX	23/04/2009	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de base législatif	COM(2005)0593	23/11/2005	Résumé
Document annexé à la procédure	SEC(2005)1517	23/11/2005	Résumé
Proposition législative modifiée	COM(2007)0674	24/10/2007	Résumé
Communication de la Commission sur la position du Conseil	COM(2008)0846	09/12/2008	Résumé
Document de suivi	COM(2016)0167	29/03/2016	Résumé

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 2009/0020
JO L 131 28.05.2009, p. 0128 Résumé

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 1er 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.

Assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes

2005/0242(COD) - 24/10/2007 - Proposition législative modifiée

La proposition modifiée de la Commission vise à adapter la proposition d'origine sur un certain nombre de points, tels que suggérés par le Parlement européen.

Sur les 25 amendements adoptés en 1ère lecture par le Parlement européen, la Commission en retient 18 dans leur intégralité.

La Commission a également retenu, partiellement ou sous réserve de reformulation, 5 amendements qui visent à :

- décrire la conduite supprimant la limitation (comportement à partir duquel le propriétaire de navire perd son droit à limiter sa responsabilité). La Commission juge cette description incomplète et propose de la réviser pour refléter de façon intégrale le dispositif de la directive, à savoir non seulement l'article 4, paragraphe 2a (fondé sur la faute inexcusable), mais aussi l'article 4, paragraphe 3 (fondé sur la négligence grave) ;

- décrire le contenu de la résolution A 930(22) de l'OMI. Cette description n'est pas complète et doit également mentionner le paiement des arriérés de salaire ;

- créer un office communautaire chargé de gérer les certificats de garantie financière. La Commission estime qu'une option pourrait être non pas de créer un nouvel office, mais de confier ces tâches à l'Agence européenne pour la sécurité maritime, mettant en relief les conséquences pour l'Agence elle-même aux plans institutionnel et financier.

La Commission ne peut accepter 2 autres amendements, et en particulier celui demandant la création d'un Fonds de solidarité destiné à couvrir les dommages causés par un navire n'ayant souscrit aucune garantie financière.

Assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes

2005/0242(COD) - 09/12/2008 - Communication de la Commission sur la position du Conseil

La Commission note que la position commune ne reprend qu'une partie de la proposition initiale. Les ambitions initiales de la Commission, confortées par le Parlement européen à l'occasion de son avis en 1ère lecture, ont été sensiblement revues à la baisse par le Conseil.

Les principales modifications apportées par le Conseil sont les suivantes :

- le titre « directive sur la responsabilité civile et les garanties financières des propriétaires de navires » est supprimé et remplacé par le nouveau titre « directive sur l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes »;
- suppression de l'obligation de ratifier la LLMC 1996, les États membres s'engageant dans une déclaration parallèle à la ratifier au plus tard le 1er janvier 2012 (avec les autres conventions pertinentes) ; suppression également de l'incorporation de cette convention en droit communautaire;
- suppression du dispositif en relation avec l'abandon des gens de mer;
- suppression du contrôle européen de la réalité de la couverture d'assurance;
- suppression de l'obligation de notification du certificat d'assurance à l'entrée dans les zones maritimes sous juridiction des États membres;
- suppression de l'action directe à l'égard des assureurs.

Subsistent les dispositions suivantes :

- obligation pour tous les navires battant pavillon d'un État membre (partout dans le monde) et pour tous les navires dès lors qu'ils entrent dans une zone maritime sous juridiction d'un État membre d'avoir une couverture d'assurance; cette couverture d'assurance correspond aux plafonds de la LLMC 1996;
- la preuve d'assurance se fera au moyen d'un certificat commercial d'assurance;
- la présence à bord du navire du certificat d'assurance pourra être vérifiée à l'occasion d'une visite d'inspection au titre de la directive sur le contrôle par l'État du port;
- en l'absence de certificat, le navire pourra être détenu, voir exclu, sans préjudice de sanctions financières éventuelles à déterminer par chaque État membre;
- la date de mise en œuvre de la directive est reportée au 1er janvier 2012, date à laquelle les États membres s'engagent (par le biais de la déclaration des États membres citée plus haut) à avoir tous ratifié la LLMC 1996.

Malgré les suppressions introduites par le Conseil, la position commune conserve des éléments substantiels. La Commission prend note de ce que le Conseil, après avoir lors de sa session d'avril 2008 exprimé une opposition de principe à la proposition, a pu finalement adopter de façon unanime une position commune sur un texte apportant une valeur ajoutée.

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.

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.

Assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes

2005/0242(COD) - 29/03/2007 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté en 1ère lecture, dans le cadre de la procédure de codécision, le rapport de Gilles **SAVARY** (PSE, FR) amendant la proposition de directive relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires. Cette proposition est une composante essentielle du paquet sur la sécurité maritime proposé par la Commission.

- le rapport pose comme principe, dans un nouveau considérant, que la protection des côtes européennes et des citoyens européens contre tout dommage écologique résultant des accidents de navires constitue une priorité absolue de l'Union européenne. Cette protection revêt un double aspect: i) prévenir les accidents en s'assurant que seuls des navires sûrs sont autorisés à naviguer et ii) instaurer des mécanismes afin que les victimes puissent percevoir, dans les meilleurs délais possibles, une indemnisation totale des dommages occasionnés par un accident ;

- les députés ont également précisé que les régimes internationaux relatifs à la responsabilité civile et à l'indemnisation des tiers pour les dommages liés au transport maritime doivent être mis en œuvre et améliorés ; il s'agit de garantir que les opérateurs s'assurent que les marchandises (et pas seulement les hydrocarbures) ne sont transportées qu'à bord de navires d'une qualité irréprochable, d'assurer une juste indemnisation des victimes qui ne sont pas parties à la chaîne de transport maritime et d'inciter les opérateurs et leurs préposés à davantage de vigilance et de professionnalisme. Ils ont aussi souligné que la limitation de responsabilité de la convention de 1996 ne doit pas pouvoir être opposée aux victimes qui ne sont pas parties à l'opération de transport maritime dès lors que le propriétaire du navire à l'origine des dommages n'a pas agi en bon professionnel et devait avoir conscience des conséquences dommageables de son action ou de son omission ;

- afin d'éviter les divergences d'interprétation dans l'Union européenne, les députés ont introduit une définition de la « négligence grave », à savoir, « le comportement d'une personne qui fait preuve d'un manque de soin et d'attention inacceptable et à qui échappe ainsi ce qui aurait dû être en principe une évidence pour quiconque dans cette situation » ;

- les États membres sont appelés à ratifier deux conventions spécifiques : la convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (convention HNS) et la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute ;

- un dispositif de garantie financière en cas d'abandon des marins est également prévu, couvrant le paiement des salaires non versés mais également les coûts de logement, d'assistance médicale et de rapatriement ;

- selon les députés, la présence commerciale au sein de l'Union européenne, qu'il s'agisse d'un agent ou d'une succursale, des entités garantes doit constituer un critère d'appréciation pour la délivrance du certificat de garantie par les autorités compétentes;

- un nouvel article prévoit que les États membres devront établir un régime de sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives pour violation des règles énoncées dans la directive ;

- dans l'éventualité d'une catastrophe causée par un navire non assuré, le texte adopté prévoit la mise en place d'un fonds de solidarité financé par l'industrie navale destiné à indemniser les tierces personnes, physiques ou morales, qui sont victimes de dommages causés par des navires qui ont croisé dans les eaux territoriales de l'Union européenne sans certificat de garantie financière ;

- les députés proposent enfin la création d'un office communautaire chargé de tenir un registre exhaustif des certificats délivrés, d'en contrôler et d'en actualiser la validité, ainsi que de vérifier la réalité des garanties financières enregistrées par des pays tiers.

Assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes

2005/0242(COD) - 07/04/2008

Le Conseil a tenu un débat d'orientation public concernant la proposition de directive relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires.

Au cours du débat, le Conseil a réaffirmé qu'il était fermement résolu à prendre les mesures nécessaires pour renforcer la politique de sécurité maritime. Il a également rappelé qu'il a déjà adopté six accords politiques sur la base de cinq propositions de la Commission s'inscrivant dans le cadre du troisième paquet sur la sécurité maritime et que les positions communes correspondantes seront transmises sous peu au Parlement européen afin qu'un accord soit rapidement dégagé et que la mise en œuvre intervienne le plus rapidement possible.

Le débat a montré que **la proposition législative ne recueille pas le soutien d'une large majorité des États membres**. Bien qu'approuvant l'objectif précité envisagé par la Commission, les ministres ont estimé que la directive proposée ne représenterait pas le moyen le plus approprié d'atteindre cet objectif. Les États membres ont déclaré qu'une solution devrait être trouvée au niveau international (OMI), et non sous la forme de la directive proposée par la Commission en ce qui concerne la responsabilité civile.

Au vu de ce qui précède, la majorité des États membres s'est engagée à prendre les mesures nécessaires pour ratifier et mettre en œuvre intégralement la Convention de 1996 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC 1996), afin de contribuer à prévenir les dommages causés aux tiers par les navires et de servir de manière efficace les intérêts des victimes d'accidents.

La présidence a conclu que cette proposition ne bénéficie pas du soutien de la majorité qualifiée et que les États membres avaient simplement réaffirmé qu'ils étaient résolus à examiner toutes les solutions possibles pour atteindre les objectifs susmentionnés.

Assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes

2005/0242(COD) - 23/04/2009 - Acte final

OBJECTIF : fixer un minimum de règles communes à tous les États membres en matière de responsabilité civile et d'assurance des propriétaires de navires et définir des règles qui responsabilisent davantage les opérateurs et garantissent la réparation des dommages.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes.

CONTENU : suite à la deuxième lecture du Parlement européen, le Conseil a adopté une directive qui fixe les règles applicables à certains aspects des obligations qui incombent aux propriétaires de navires en ce qui concerne leur assurance pour les créances maritimes. Le texte ne concerne désormais plus, comme dans la proposition initiale, la responsabilité civile des armateurs, mais uniquement l'obligation pour les armateurs d'avoir une assurance couvrant de possibles créances maritimes. Les charges administratives pour les États membres ont été réduites et un dispositif révisé de sanctions a été introduit.

Champ d'application : la directive s'applique aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300. Elle ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial. Enfin, elle est sans préjudice des régimes établis par les instruments en vigueur dans l'État membre concerné tels que :

- la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ;
- la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (convention SNPD) ;
- la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute;
- la Convention internationale de Nairobi de 2007 sur l'enlèvement des épaves ;
- le Règlement (CE) n° 392/2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.

Assurance pour les créances maritimes : la directive prévoit que chaque État membre exige des propriétaires de navires battant son pavillon qu'ils souscrivent une assurance couvrant les navires en question. Chaque État membre devra exiger des propriétaires de navires battant un pavillon autre que le sien qu'ils aient souscrit une assurance lorsque ces navires entrent dans un port relevant de sa juridiction.

L'assurance doit couvrir les créances maritimes soumises à limitation au titre de **la convention de 1996**, à savoir le texte consolidé de la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes, adoptée par l'Organisation maritime internationale (OMI), telle que modifiée par le protocole de 1996. Le montant de l'assurance pour chaque navire par événement est égal au montant maximal applicable pour la limitation de la responsabilité, conformément à la convention de 1996.

Chaque État membre devra veiller à ce que toute **inspection** effectuée sur un navire dans un port relevant de sa juridiction comporte la vérification de la présence à bord d'un **certificat d'assurance**.

Sanctions : les États membres doivent établir un système de sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives, applicables en cas d'infraction aux dispositions nationales adoptées en application de la directive.

La présente directive s'inscrit dans le cadre du **troisième paquet sur la sécurité maritime**, constitué de sept actes législatifs (voir également COD/2005/0236, COD/2005/0237, COD/2005/0238, COD/2005/0239, COD/ 2005/0240 et COD/2005/0241).

ENTRÉE EN VIGUEUR : 29/05/2009.

TRANSPOSITION : 01/01/2012.

Assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes

2005/0242(COD) - 11/03/2009 - Texte adopté du Parlement, 2ème lecture

Le Parlement européen a adopté, en deuxième lecture de la procédure de codécision, une résolution législative approuvant telle quelle la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes.

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 déplafonner 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 liées à l'option 2 peuvent être décrits comme suit.

-En ce qui concerne le déplafonnement, 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 déplafonnement 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.