

FR

FR

FR



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 9.12.2008

COM(2008)846 final

2005/0242 (COD)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN

conformément à l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE

concernant la

position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'une directive sur la responsabilité civile et les garanties financières des propriétaires de navires

(Texte présentant un intérêt pour l'EEE)

COMMUNICATION DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN

conformément à l'article 251, paragraphe 2, deuxième alinéa, du traité CE

concernant la

position commune arrêtée par le Conseil en vue de l'adoption d'une directive sur la responsabilité civile et les garanties financières des propriétaires de navires

(Texte présentant un intérêt pour l'EEE)

1. HISTORIQUE DU DOSSIER

Date de la transmission de la proposition au PE et Conseil (document COM(2005)593 final – 2005/0242 COD):	30.01.2006
Date de l'avis du Comité des Régions	15.06.2006
Date de l'avis du Comité économique et social européen:	13.09.2006
Date de l'avis du Parlement européen en première lecture:	29.03.2007
Date de transmission de la proposition modifiée:	24.10.2007
Date de l'adoption de la position commune:	9.12.2008

2. OBJET DE LA PROPOSITION DE LA COMMISSION

La proposition, présentée dans le cadre du troisième paquet de mesures en faveur de la sécurité maritime, vise à faire en sorte qu'il y ait un minimum de règles qui soient communes à tous les Etats membres en matière de responsabilité civile et d'assurance des propriétaires de navires et de définir sur le fond des règles qui responsabilisent davantage les opérateurs et garantissent la réparation des dommages.

La proposition contient les éléments suivants:

- ratification par tous les Etats membres de la Convention de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires, dans sa version de 1996 ("Convention on the Limitation of Liability for Maritime Claims" ci-après "LLMC 1996"). La LLMC 1996 prévoit essentiellement deux choses:
 - elle consacre le principe de la limitation de responsabilité en ce sens qu'elle fixe à un niveau particulièrement élevé le seuil au-delà duquel les propriétaires de navires perdent leur droit à limiter leur responsabilité ("faute inexcusable");
 - elle fixe des limites de responsabilité suffisamment élevées pour garantir une indemnisation satisfaisante des victimes dans la plupart des cas de figure (ces

limites correspondent à trois fois celles fixées dans la précédente convention applicable: LLMC de 1976).

- incorporation de cette convention en droit communautaire assortie d'un aménagement compatible avec la convention elle-même consistant à abaisser le seuil au-delà duquel le propriétaire de navires battant pavillon d'un Etat non contractant perd son droit à limiter sa responsabilité ("faute grave").
- mise en place d'un système d'assurance de responsabilité civile obligatoire des propriétaires de navires
 - couverture à hauteur du double des plafonds tels que fixés par la LLMC 1996
 - vérification par les Etats membres de la réalité de l'assurance, avec émission de certificats reconnus mutuellement en Europe.
 - notification par le capitaine du navire de la présence à bord de ces certificats dès lors que ce navire entre dans une zone maritime sous juridiction d'un Etat membre (obligation de notification destinée à couvrir les navires en transit)
 - action directe de la victime contre l'assureur.
- la proposition rend par ailleurs contraignante une résolution de l'OMI et de l'Organisation Internationale du Travail sur les garanties financières en cas d'abandon des gens de mer.

Tout ce système vise entre autres à apporter une réponse d'attente immédiate aux difficultés persistantes de mise en œuvre d'un certain nombre de conventions de l'OMI en souffrance qui visent notamment à rendre obligatoire l'assurance pour certains types de dommages causés par les navires.

3. COMMENTAIRES SUR LA POSITION COMMUNE

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

- Ce qui est modifié:
 - 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 Etats 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 Etats membres;
- suppression de l'action directe à l'égard des assureurs.
- Ce qui subsiste:
 - obligation pour tous les navires battant pavillon d'un Etat membre (partout dans le monde) et pour tous les navires dès lors qu'ils entrent dans une zone maritime sous juridiction d'un Etat 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'Etat du port;
 - en l'absence de certificat, le navire pourra être détenu, voir exclu, sans préjudice de sanctions financières éventuelles à déterminer par chaque Etat membre;
 - la date de mise en œuvre de la directive est reportée au 1er janvier 2012, date à laquelle les Etats membres s'engagent (par le biais de la déclaration des Etats 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. Aujourd'hui, il n'y a pas d'assurance obligatoire pour les navires; avec la directive, l'exigence d'assurance pour tous les navires, quelque soit leur pavillon, à la hauteur des plafonds de la LLMC 1996, correspondant à des niveaux trois fois plus élevés que celui prévu par la convention antérieure, est un signal fort à destination des citoyens et des opérateurs. Il faut savoir que seule une faible partie (20%) du tonnage mondial opère sous des pavillons qui sont soumis à ce niveau de limitation. Et encore tous les navires ne sont pas forcément assurés.

4. CONCLUSIONS

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.