

DIRECTIVE 2009/20/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL
du 23 avril 2009
relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes
(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 80, paragraphe 2,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) L'un des éléments de la politique communautaire des transports maritimes consiste à renforcer la qualité de la marine marchande en responsabilisant davantage tous les opérateurs économiques.
- (2) Des mesures de nature dissuasive ont d'ores et déjà été adoptées dans le cadre de la directive 2005/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infraction ⁽⁴⁾.
- (3) Le 9 octobre 2008, les États membres ont adopté une déclaration dans laquelle ils ont unanimement reconnu l'importance que revêt l'application du protocole de 1996 à la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes par tous les États membres.
- (4) L'obligation d'assurance devrait permettre d'assurer une meilleure protection des victimes. Elle devrait également contribuer à éliminer les navires ne répondant pas aux normes et permettre de rétablir la concurrence entre opérateurs. De plus, dans sa résolution A.898(21), l'Organisation maritime internationale a invité les États à prier instamment les propriétaires de navires de souscrire une assurance appropriée.

(5) Le non-respect des dispositions de la présente directive devrait être corrigé. La directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (refonte) ⁽⁵⁾ prévoit déjà l'immobilisation des navires en cas d'absence à bord des certificats qui doivent s'y trouver. Il convient toutefois de permettre l'expulsion d'un navire qui ne détient pas de certificat d'assurance. Les modalités de l'expulsion devraient permettre de remédier à la situation dans un délai raisonnable.

(6) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir l'introduction et la mise en œuvre de mesures appropriées dans le domaine du transport maritime, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, en raison de ses dimensions et de ses effets, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

La présente directive 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.

Article 2

Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300.

2. La présente directive 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.

3. La présente directive est sans préjudice des régimes établis par les instruments en vigueur dans l'État membre concerné et mentionnés à l'annexe.

⁽¹⁾ JO C 318 du 23.12.2006, p. 195.

⁽²⁾ JO C 229 du 22.9.2006, p. 38.

⁽³⁾ Avis du Parlement européen du 29 mars 2007 (JO C 27 E du 31.1.2008, p. 166), position commune du Conseil du 9 décembre 2008 (JO C 330 E du 30.12.2008, p. 7) et position du Parlement européen du 11 mars 2009 (non encore parue au Journal officiel).

⁽⁴⁾ JO L 255 du 30.9.2005, p. 11.

⁽⁵⁾ Voir page 57 du présent Journal officiel.

Article 3

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- a) «propriétaire du navire», le propriétaire inscrit d'un navire de mer ou toute autre personne, telle que l'affrètement coque nue, qui est responsable de l'exploitation du navire;
- b) «assurance», une assurance avec ou sans franchise, et comprenant par exemple une assurance-indemnisation du type actuellement offert par les membres de l'International Group of P&I Clubs et d'autres formes effectives d'assurance (y compris une assurance individuelle attestée) et de garantie financière offrant des conditions de couverture équivalentes;
- c) «convention de 1996», 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.

Article 4

Assurance pour les créances maritimes

1. Chaque État membre exige des propriétaires de navires battant son pavillon qu'ils souscrivent une assurance couvrant les navires en question.
2. Chaque État membre exige 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. Ce qui précède n'interdit pas aux États membres d'imposer, dans le respect du droit international, le respect de cette obligation lorsque ces navires opèrent dans leurs eaux territoriales.
3. L'assurance visée aux paragraphes 1 et 2 couvre les créances maritimes soumises à limitation au titre de la convention 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.

Article 5

Inspections, conformité, expulsion des ports et refus d'accès aux ports

1. Chaque État membre veille à ce que toute inspection effectuée sur un navire dans un port relevant de sa juridiction conformément à la directive 2009/16/CE comporte la vérification de la présence à bord d'un certificat visé à l'article 6.

2. Si le certificat visé à l'article 6 ne se trouve pas à bord, et sans préjudice de la directive 2009/16/CE qui prévoit l'immobilisation de navires lorsque des questions de sécurité sont en jeu, l'autorité compétente peut prononcer à l'égard du navire une décision d'expulsion qui est notifiée à la Commission, aux autres États membres et à l'État du pavillon concerné. Lorsque cette décision d'expulsion a été émise, tout État membre refuse l'accès de ce navire à l'ensemble de ses ports jusqu'à ce que le propriétaire dudit navire fournisse le certificat visé à l'article 6.

Article 6

Certificats d'assurance

1. L'existence de l'assurance visée à l'article 4 est attestée par un ou plusieurs certificats délivrés par son fournisseur et présents à bord du navire.
2. Les certificats émis par le fournisseur de l'assurance comportent les renseignements suivants:
 - a) nom du navire, numéro IMO d'identification du navire et port d'immatriculation;
 - b) nom et lieu du principal établissement du propriétaire du navire;
 - c) type et durée de l'assurance;
 - d) nom et lieu du principal établissement du fournisseur de l'assurance et, le cas échéant, lieu de l'établissement auprès duquel l'assurance a été souscrite.
3. Si la langue utilisée dans les certificats n'est ni l'anglais, ni le français, ni l'espagnol, le texte comporte une traduction dans l'une de ces langues.

Article 7

Sanctions

Aux fins de l'article 4, paragraphe 1, les États membres établissent un système de sanctions applicables en cas d'infraction aux dispositions nationales adoptées en application de la présente directive et prennent toutes les mesures nécessaires pour assurer l'application de ces sanctions. Les sanctions ainsi prévues sont efficaces, proportionnées et dissuasives.

Article 8

Rapports

La Commission adresse tous les trois ans, et pour la première fois avant le 1^{er} janvier 2015, au Parlement européen et au Conseil un rapport concernant l'application de la présente directive.

*Article 9***Transposition**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 1^{er} janvier 2012. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

*Article 10***Entrée en vigueur**

La présente directive entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 11***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, 23 avril 2009.

Par le Parlement européen

Le président

H.-G. PÖTTERING

Par le Conseil

Le président

P. NEČAS

ANNEXE

- Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.
 - 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).
 - Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention «Hydrocarbures de soute»).
 - Convention internationale de Nairobi de 2007 sur l'enlèvement des épaves (convention «Enlèvement des épaves»).
 - Règlement (CE) n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident.
-