



Bruxelles, le 29.3.2016  
COM(2016) 167 final

**RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN ET AU CONSEIL**  
**sur l'application de la directive 2009/20/CE relative à l'assurance des propriétaires de**  
**navires pour les créances maritimes**

## 1. INTRODUCTION

La directive 2009/20/CE<sup>1</sup> du Parlement européen et du Conseil relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes (ci-après la «directive») est entrée en vigueur le 29 mai 2009. Elle 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.

Le présent rapport a pour objet d'informer le Parlement européen et le Conseil sur l'application de la directive, conformément à son article 8.

Ce rapport se fonde sur les résultats d'une enquête sur l'application de la directive<sup>2</sup> 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<sup>3</sup> (communément appelée «THETIS»<sup>4</sup>) créée conformément à l'article 24 de la directive 2009/16/CE<sup>5</sup> relative au contrôle par l'État du port, telle que modifiée. La Commission n'a reçu aucune plainte concernant la directive depuis la date d'application de celle-ci (le 1<sup>er</sup> janvier 2012)<sup>6</sup>.

## 2. CONTEXTE

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, inscrite dans la résolution A.898(21) de l'Organisation maritime internationale (OMI)<sup>7</sup>, 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 (ci-après la «LLMC 1996»). En vertu de cette exigence, tout navire battant pavillon d'un État membre ou d'un pays tiers qui entre dans un port de l'Union (ou, dans certains cas, qui opère dans les eaux territoriales d'un État membre) doit être couvert par une assurance dont le montant est égal au montant maximal applicable pour la responsabilité, conformément aux dispositions de la LLMC 1996<sup>8</sup>.

---

<sup>1</sup> JO L 131 du 28.5.2009, p. 128.

<sup>2</sup> L'enquête portait sur l'application de la directive entre le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et le 31 décembre 2014. Elle comprenait un questionnaire envoyé par l'AESM aux États membres. Vingt-cinq d'entre eux y ont répondu (l'Espagne, le Luxembourg et les Pays-Bas n'ont fourni aucune réponse).

<sup>3</sup> Les informations extraites concernaient la période allant du 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 30 septembre 2015. Voir les annexes A, B et C du présent rapport.

<sup>4</sup> <http://emsa.europa.eu/psc-main/thetis.html>

<sup>5</sup> JO L 131 du 28.5.2009, p. 57.

<sup>6</sup> Cette information est exacte à la date du 15 décembre 2015.

<sup>7</sup> Résolution A.898(21) de l'Assemblée de l'OMI du 4 février 2000, «Directives concernant les responsabilités des propriétaires de navires à l'égard des créances maritimes».

<sup>8</sup> Tous les États membres ne sont pas parties à la LLMC 1996: 23 d'entre eux l'ont ratifiée, tandis que l'Autriche, la République tchèque, l'Italie, le Portugal et la Slovaquie ne l'ont pas encore ratifiée. Leur non-ratification de la convention ne dégage toutefois pas ces cinq États de leurs obligations découlant de la directive.

La LLMC 1996 établit le droit des propriétaires de navires (y compris les affréteurs, les exploitants de navires et les opérateurs) et des assistants de limiter leur responsabilité en ce qui concerne un certain nombre de créances maritimes liées à l'exploitation d'un navire. Conformément à la convention, le calcul des limites est fonction de la jauge du navire en question. La LLMC 1996 a relevé les limites de responsabilité par rapport à la version antérieure de la convention (LLMC 1976). Ces limites ont encore été relevées par l'OMI en 2012 et sont entrées en vigueur le 8 juin 2015.

Aucune définition du terme «navire» en tant que tel n'est prévue aux fins de la directive. La directive s'applique aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonnes. 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». Néanmoins, la définition d'un «propriétaire de navire» est clairement limitée aux propriétaires de navires de mer et comprend, outre le propriétaire enregistré, toute personne responsable de l'exploitation du navire<sup>9</sup>. La directive ne s'applique donc qu'aux navires de mer. Il y a lieu de noter que la LLMC 1996 ne comprend pas non plus de définition d'un «navire» et que c'est au travers de la définition de «propriétaire de navire» que son application est également limitée aux «navires de mer». La directive a été calquée sur la LLMC 1996 et l'historique de sa négociation atteste le souhait du législateur de ne rien ajouter ni modifier aux définitions de la convention<sup>10</sup>.

### 3. TRANSPOSITION PAR LES ÉTATS MEMBRES

Le délai de transposition de la directive dans le droit national était le 1<sup>er</sup> janvier 2012. Tous les États membres ont notifié à la Commission leurs mesures nationales de mise en œuvre de la directive. Aucune modification de la législation nationale adoptée dans les États membres pour transposer la directive n'a été communiquée depuis 2012.

### 4. APPLICATION DE LA DIRECTIVE

Ce point du rapport examine l'application de la directive en suivant l'ordre de ses dispositions. Comme le souligne l'article 1<sup>er</sup>, la directive régit «*certain aspects*» de l'obligation qui incombe aux propriétaires de navires de souscrire une assurance pour les créances maritimes. La directive complète tant les instruments internationaux réglementant la responsabilité civile des propriétaires de navires pour certains types de dommages<sup>11</sup> que les

<sup>9</sup> Voir le [point 4.1](#) ci-dessous.

<sup>10</sup> Voir le document 14287/2/08 REV 2 ADD 1: Position commune arrêtée par le Conseil le 9 décembre 2008 en vue de l'adoption d'une directive du Parlement européen et du Conseil relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes: [http://register.consilium.europa.eu/content/out/?lang=en&typ=SET&i=ADV&RESULTSET=1&DOC\\_ID=14287/08/14287/\\*08&DOC\\_LANCD=FR&ROWSPP=25&NRROWS=500&ORDERBY=DOC\\_DATE+DESC](http://register.consilium.europa.eu/content/out/?lang=en&typ=SET&i=ADV&RESULTSET=1&DOC_ID=14287/08/14287/*08&DOC_LANCD=FR&ROWSPP=25&NRROWS=500&ORDERBY=DOC_DATE+DESC)

<sup>11</sup> L'annexe de la directive dresse la liste de ces instruments:  
- convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1992);  
- 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).

réglementations nationales et de l'Union concernant la responsabilité pénale et administrative des propriétaires de navires<sup>12</sup>.

#### 4.1 Champ d'application et définitions (articles 2 et 3)

L'article 2 définit le champ d'application de la directive sur la base de la taille (c'est-à-dire de la jauge) et du type de navire (excluant les navires de guerre et les navires appartenant à un État utilisés pour un service public non commercial). L'application de ces dispositions ne présente aucune difficulté pour les États membres.

Le rapport entre les obligations découlant de la directive et les obligations découlant des conventions internationales en matière de responsabilité et d'indemnisation, notamment l'assurance obligatoire, qui sont énumérées à l'annexe de la directive est également établi à l'article 2, paragraphe 3, de la directive. La directive précise expressément être «sans préjudice» de ces conventions internationales. Par conséquent, l'obligation d'assurance établie par la directive s'applique en sus – et non à l'encontre – de l'obligation de souscrire une assurance appropriée ou une autre garantie financière conformément à ces conventions, dans les États membres où ces conventions s'appliquent.

Les approches des États membres diffèrent à cet égard. Ce fait est dû à deux facteurs. Tout d'abord, les États membres n'ont pas encore ratifié toutes les conventions internationales énumérées à l'annexe de la directive<sup>13</sup>. En outre, ils ont opté pour différents instruments de transposition de l'article 2, paragraphe 3, dans leur législation nationale. En effet, seuls quelques États membres ont choisi de faire référence à ces conventions internationales et à leur rapport avec la directive, tandis que d'autres ne font pas explicitement référence à l'annexe de la directive dans leurs mesures nationales de transposition. Quoiqu'il en soit, les conventions internationales et la directive ne sont pas des instruments contradictoires mais complémentaires, et les instruments mentionnés à l'annexe constituent des *lex specialis* sur les types de dommages spécifiques qu'elles couvrent et qui sont liés aux différentes activités de navigation, à savoir le transport maritime de pétrole par pétroliers, le transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD), la pollution par les hydrocarbures de soute, l'enlèvement des épaves. En 2008, les États membres se sont résolument engagés à

- 
- 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»).

<sup>12</sup> La liste figurant à l'annexe de la directive comprend le 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. Dans sa proposition initiale de directive relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires, la Commission décrit également le rapport entre la directive, d'une part, et les réglementations nationales et les autres réglementations de l'Union, d'autre part, concernant la responsabilité pour les activités de navigation; voir COM(2005) 593final et SEC/2005/1517.

<sup>13</sup> Selon les dernières informations publiées par l'OMI le 5 novembre 2015, le statut dans l'Union des quatre conventions internationales énumérées à l'annexe de la directive (voir note n° 11) est le suivant: 26 États membres sont parties à la CLC 1992, aucun État membre n'est encore partie à la convention SNPD, les 28 États membres sont parties à la convention «Hydrocarbures de soute» et 6 États membres sont parties à la convention «Enlèvement des épaves». Le lien suivant contient des informations mises à jour sur la ratification de toutes les conventions de l'OMI:

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202015.pdf>

ratifier toutes les conventions énumérées à l'annexe<sup>14</sup>. La Commission continuera d'inviter instamment les États membres à se tenir à cet engagement<sup>15</sup>.

Comme exposé au point 2 ci-dessus, la directive ne comprend pas de définition du terme «navire» en tant que tel. Toutefois, comme il ressort expressément de l'article 2, paragraphe 2, et de l'article 3, point a), son champ d'application se limite aux navires de mer et exclut spécifiquement les navires de guerre et les navires appartenant à un État ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial. En outre, son applicabilité à différents types de navires est également liée au champ d'application du contrôle par l'État du pavillon et par l'État du port, qui constituent les deux mécanismes d'application de la directive. Dès lors qu'un navire est susceptible d'être soumis à une inspection de contrôle par l'État du port conformément à la directive 2009/16/CE, une inspection peut avoir lieu pour confirmer l'applicabilité et la conformité avec les dispositions de la directive.

La définition du «propriétaire du navire» figurant à l'article 3 de la directive est conforme à la LLMC 1996. Ce dernier instrument est lui-même clairement identifié dans cet article consacré aux définitions comme étant le texte consolidé de la LLMC de 1976 tel que modifié par le protocole de 1996. Enfin, la notion d'«assurance» est définie de manière non exhaustive et reprend mot pour mot la définition de l'assurance énoncée dans la résolution A.898(21) de l'OMI, qui cite, comme exemple de couverture appropriée, l'«assurance-indemnisation du type actuellement offert par les membres de l'International Group of P&I Clubs».

#### **4.2 L'obligation d'assurance (article 4)**

L'article 4 de la directive établit l'obligation de souscrire une assurance appropriée:

- a) pour les propriétaires de navires battant pavillon d'un État membre;
- b) pour les propriétaires de navires qui entrent dans un port relevant de la juridiction d'un État membre; et
- c) pour les propriétaires de navires qui opèrent dans les eaux territoriales d'un État membre, pour autant que cet État membre ait choisi d'inclure cette activité dans le champ d'application de la directive et sans préjudice des règles du droit international sur le passage inoffensif.

La directive dispose également que l'assurance couvre les créances relevant du champ d'application de la LLMC 1996 en tant que créances soumises à limitation. Le montant de l'assurance pour chaque navire par événement doit être égal au montant maximal applicable pour la limitation de la responsabilité, conformément à la LLMC 1996.

Les États membres, en tant qu'États du pavillon et en tant qu'États du port, doivent veiller à ce que les propriétaires de navires se conforment à l'obligation qui leur incombe au titre de la directive. Tous les États membres ont désigné les autorités nationales compétentes chargées d'assurer le respect des obligations prévues à l'article 4 de la directive.

---

<sup>14</sup> Document n° 15859/08 ADD1 du Conseil du 19.11.2008, «Déclaration des États membres sur la sécurité maritime».

<sup>15</sup> En particulier, en ce qui concerne la convention SNPD, la Commission a présenté deux propositions parallèles autorisant les États membres à devenir parties au protocole de 2010 à la convention SNPD, dans l'intérêt de l'Union; voir COM(2015) 304 final et COM(2015) 305 final, adoptées le 22.6.2015.

Toutefois, en ce qui concerne l'application de la directive par l'État du pavillon, seuls quelques États membres ont déclaré que la validité du certificat d'assurance concerné serait vérifiée, en particulier en vue de contrôler et vérifier la conformité de la couverture de la responsabilité<sup>16</sup>. De même, en ce qui concerne le contrôle par l'État du port, les États membres n'ont pas tous fourni de réelle indication de la méthode appliquée pour vérifier le caractère approprié du certificat d'assurance détenu par des navires battant pavillon étranger qui entrent dans leurs ports. Un petit nombre d'États membres seulement ont déclaré à la Commission que la validité du certificat d'assurance concerné est vérifiée lors des inspections de contrôle par l'État du port, en particulier en ce qui concerne la couverture de la responsabilité.

Quant à la possibilité d'exiger que les navires opérant dans les eaux territoriales d'un État membre souscrivent une assurance, plusieurs États membres ont déclaré avoir transposé cette exigence dans leur législation nationale. La Commission n'a toutefois pas obtenu suffisamment d'informations pour s'assurer de la façon dont cette exigence est appliquée par les États membres<sup>17</sup>.

#### **4.3 Inspections et contrôle de la conformité par l'État du port (article 5)**

L'article 5 de la directive dispose que les navires qui entrent dans un port relevant de la juridiction d'un État membre et qui battent pavillon d'un autre État membre doivent avoir souscrit une assurance couvrant les créances maritimes, conformément à l'article 4 de la directive. Les États membres remplissent leurs obligations en tant qu'États du port au titre de la directive par des inspections de contrôle par l'État du port, menées dans le cadre de la directive 2009/16/CE<sup>18</sup>.

Bien que l'inspection des navires soumis au contrôle par l'État du port ne soit pas déterminée en fonction du statut en matière d'assurance<sup>19</sup> desdits navires, toute inspection effectuée sur un navire par un État du port conformément à la directive 2009/16/CE doit comporter la vérification de la présence à bord d'un certificat d'assurance visé à l'article 6. La vérification du certificat d'assurance fait partie de l'inspection de contrôle par l'État du port,

---

<sup>16</sup> Un seul État membre a déclaré qu'il utilise la procédure d'enregistrement pour contrôler que les propriétaires de navires s'acquittent de leurs obligations. Un autre État membre a déclaré qu'il effectue des audits en la matière dans les bureaux des propriétaires de navires.

<sup>17</sup> Un seul État membre a déclaré que la vérification, dans ses eaux territoriales, de l'assurance des navires battant pavillon étranger relève des services de trafic maritime (STM) côtiers.

<sup>18</sup> Certains États membres ont déclaré qu'afin de confirmer la conformité des navires avec les exigences spécifiques de la directive, ils peuvent procéder à des inspections de contrôle par l'État du port dans le cadre d'un régime national.

<sup>19</sup> La fréquence des inspections de contrôle par l'État du port varie en fonction du risque posé par le navire: les navires les plus dangereux font l'objet des inspections les plus fréquentes, tandis que les navires qui passent l'inspection sans problème sont soumis à des inspections moins fréquentes. Les navires systématiquement inférieurs aux normes peuvent être exclus des eaux européennes (voir <https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/refusal-of-access>). La Commission publie quant à elle des listes de propriétaires de navires dont le respect des normes est constamment faible (<https://portal.emsa.europa.eu/web/thetis/company-performance>), conformément au règlement (UE) n° 802/2010 de la Commission du 13 septembre 2010 portant application de l'article 10, paragraphe 3, et de l'article 27 de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne le respect des normes par les compagnies, tel que modifié par le règlement d'exécution (UE) n° 1205/2012 de la Commission du 14 décembre 2012 (JO L 347 du 15.12.2012, p.10).

conformément à l'annexe IV, point 41, de la directive 2009/16/CE. Aucune inspection de contrôle par l'État du port ne peut être enregistrée dans THETIS si la vérification de la présence d'un certificat d'assurance n'est pas dûment déclarée. Un module spécialisé a été créé dans THETIS («THETIS-I») pour enregistrer les anomalies constatées dans les États membres au titre de la directive. Ce module est opérationnel depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2013. Bien que chaque navire ne fasse pas l'objet d'une inspection à chaque visite, la couverture systématique des inspections par le régime de contrôle par l'État du port de l'UE fait que chaque navire entrant dans un port de l'Union est inspecté, en moyenne, tous les onze mois.

En outre, plusieurs États membres ont déclaré qu'ils exigent des navires entrant dans leurs ports de notifier au préalable leur assurance, principalement au moyen du système d'échange d'informations maritimes de l'Union<sup>20</sup> (SafeSeaNet, SSN). La notification obligatoire préalable est utile pour cibler les navires à inspecter et contribue à une application plus efficace et plus rationnelle de la directive. Il convient de souligner que, conformément à l'article 16, paragraphe 1, point d), de la directive 2002/59/CE, les navires qui n'ont pas procédé à la notification ou ne disposent pas des certificats d'assurance ou des garanties financières prévus par la législation de l'Union ou par la réglementation internationale doivent être signalés aux centres côtiers concernés des autres États membres situés sur la route prévue par le navire.

La Commission soutient fermement cette pratique, qui sert également les objectifs de cette directive, comme le relève l'analyse d'impact accompagnant la proposition de directive de la Commission relative à la responsabilité civile et aux garanties financières des propriétaires de navires<sup>21</sup>, qui a conduit à l'adoption de la directive.

En outre, la notification préalable de l'assurance peut, en combinaison avec le potentiel de simplification des rapports lié au SSN, s'avérer être un moyen efficace pour résoudre les incertitudes liées à la responsabilité du propriétaire de navire et à la disponibilité d'une indemnisation lorsqu'un navire a besoin d'assistance<sup>22</sup> dans les eaux de l'Union ou dans leurs parages. Le recours au SSN pour obtenir et partager des informations sur la couverture d'assurance des navires entrant dans les ports de l'Union peut s'avérer particulièrement utile pour les autorités nationales compétentes lorsqu'elles étudient la possibilité d'accueillir un navire ayant besoin d'assistance et cherchant un lieu de refuge<sup>23</sup>.

Si un navire entrant dans le port d'un État membre et battant pavillon d'un autre État ne respecte pas la directive – en d'autres termes, s'il ne peut présenter de couverture d'assurance

---

<sup>20</sup> SafeSeaNet (SSN) a été créé en application de la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE du Conseil (JO L 208 du 5.8.2002, p.10), telle que modifiée. SSN est géré par l'AESM.

<sup>21</sup> SEC/2005/1517 et COM(2005) 593 final, voir la note 11 ci-dessus.

<sup>22</sup> Conformément à l'article 3, point v), de la directive 2002/59/CE, on entend par «*navire ayant besoin d'assistance*», sans préjudice des dispositions de la convention SAR sur le sauvetage des personnes, un navire se trouvant dans une situation qui pourrait entraîner la perte du navire ou constituer une menace pour l'environnement ou pour la navigation».

<sup>23</sup> Conformément à l'article 3, point m), de la directive 2002/59/CE, on entend par «*lieu de refuge*», un port, une partie d'un port ou un autre mouillage ou ancrage de protection ou toute autre zone abritée, désigné par un État membre pour accueillir des navires en détresse».

appropriée – le navire peut être immobilisé, conformément à la directive 2009/16/CE. En outre, l'article 5, paragraphe 2, de la directive fournit un instrument qui complète ceux prévus dans la directive 2009/16/CE. Cet instrument, dont l'application est laissée à l'appréciation des États membres, prévoit l'expulsion de navires contrevenants hors du port d'un État membre, assortie d'une notification à la Commission, aux autres États membres et à l'État du pavillon concerné, dont il découle que l'accès de ces navires aux ports des autres États membres leur est refusé. Cette notification a lieu dans SSN au moyen d'un modèle de «rapport d'incident» conçu à cet effet<sup>24</sup>. La plupart des États membres ont transposé cette possibilité d'expulsion, bien que l'expulsion de navires reste très rare dans l'Union.

#### **4.4 Certificats d'assurance (article 6)**

L'article 6 de la directive définit les exigences minimales qui doivent être satisfaites pour attester l'existence d'une assurance appropriée à bord du navire, conformément à l'article 4. La vérification de l'assurance se concentre sur l'examen des informations de base d'un certificat, telles que visées à l'article 6 de la directive. Le contrôle de l'authenticité du certificat et l'examen des limites de responsabilité conformément à la LLMC 1996 sont moins courants dans les États membres<sup>25</sup>. Il semble qu'un petit nombre d'États membres<sup>26</sup> disposent de lignes directrices nationales concernant la vérification de l'assurance.

Un point important sur lequel l'approche des États membres diffère est l'acceptation dans la pratique – principalement lors du contrôle par l'État du port – de certificats d'assurance sous forme électronique. Il convient de noter que le secteur de l'assurance a généralisé l'utilisation – presque exclusive – des certificats électroniques (par exemple, le certificat d'adhésion dans un club P&I) et que l'OMI a approuvé les lignes directrices encadrant l'utilisation des certificats électroniques<sup>27</sup> dans la navigation, qui peuvent s'avérer utiles également pour la vérification de l'assurance. Les versions électroniques des certificats présentent des caractéristiques spécifiques; des procédures ont été mises en place pour leur authentification et leur vérification ultérieure. Afin de garantir que l'utilisation de certificats électroniques aux fins de cette directive est acceptée et applicable dans tous les États membres, il conviendrait d'examiner plus en détail cette question.

#### **4.5 Sanctions pour non-conformité imposées à des navires nationaux (article 7)**

Aux fins de l'application par l'État du pavillon des exigences prévues à l'article 4 de la directive, l'article 7 prévoit l'établissement d'un système de sanctions applicables en cas d'infraction aux dispositions nationales adoptées en la matière. Les sanctions nationales établies conformément à cette disposition doivent être efficaces, proportionnées et

---

<sup>24</sup> Voir la version 2 des lignes directrices en matière de rapport d'incident dans le SSN, annexe 7 (SSN *Incident Reporting Guidelines v.2, Appendix 7*).

<sup>25</sup> Sur la base des réponses au questionnaire reçues par l'AESM au cours de son enquête.

<sup>26</sup> Quatre États membres, selon les résultats de l'enquête de l'AESM.

<sup>27</sup> «Guidelines for the Use of Electronic Certificates», OMI, FAL.5/Circ.39/Rev.1, du 7 octobre 2014. Voir à l'adresse suivante:

<http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/Electronic%20Business/Pages/default.aspx>

*Conformément au document FAL 39, il convient de considérer les certificats électroniques comme équivalents aux certificats classiques en format papier, pour autant que les certificats et le site internet utilisé pour y accéder soient conformes aux lignes directrices approuvées par l'Organisation maritime internationale et que des instructions de vérification spécifiques soient disponibles à bord du navire.*



dissuasives. Sur la base de l'examen des mesures nationales de transposition communiquées à la Commission et des réponses des États membres à l'enquête de l'AESM, l'interprétation de cette exigence au titre de la directive varie d'un État membre à l'autre, notamment en ce qui concerne les montants correspondants des sanctions financières. Aucun cas de sanction imposée au titre de cette disposition pour non-respect de la directive par des navires battant pavillon d'un État membre n'a été rapporté<sup>28</sup>.

## **5. INFORMATIONS CONCERNANT L'EXÉCUTION DES OBLIGATIONS**

Il incombe aux États membres de faire respecter les obligations imposées par la directive aux propriétaires de navires. Le présent point résume les informations recueillies dans les réponses des États membres à l'enquête menée par l'AESM, en les croisant avec les données disponibles dans THETIS.

### **5.1 Application de la directive par l'État membre du pavillon**

Les rapports des États membres enregistrés dans THETIS et concernant les résultats des inspections de contrôle par l'État du port sur des navires battant pavillon d'un autre État membre de l'Union 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<sup>29</sup>. Si l'on compare ce nombre au total des 45 cas de non-conformité relatifs à des certificats d'assurance sur des navires enregistrés dans THETIS au cours de la même période, on arrive à la conclusion que les navires battant pavillon d'un État membre de l'Union représentent près d'un tiers (29 %) du nombre total des cas de non-conformité.

Il convient toutefois de garder à l'esprit 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<sup>30</sup>).

Bien que, comme indiqué ci-dessus, quelques cas de navires contrevenants battant le pavillon d'un État membre de l'Union aient été notifiés dans THETIS, 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.

---

<sup>28</sup> Voir le [point 5.1](#) ci-dessous.

<sup>29</sup> Voir annexe A.

<sup>30</sup> Au total: 13 331 inspections menées sur des navires battant pavillon d'un État membre de l'Union ont révélé 13 cas de non-conformité et 21 613 inspections menées sur des navires battant pavillon d'un État tiers ont révélé 32 cas de non-conformité. Voir annexe C.

## 5.2 Contrôle par l'État du port

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2012, les États membres ont mené un nombre considérable de vérifications au titre de l'article 5 de la directive dans le cadre d'inspections de contrôle par l'État du port, comme le montre l'annexe A du présent rapport<sup>31</sup>.

Entre le 1<sup>er</sup> 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 (comme le montre l'annexe B du présent rapport<sup>32</sup>), ce qui, sur un total de 34 944 inspections, représente un taux de conformité de 99,87 %, soit un taux particulièrement élevé<sup>33</sup>.

Le détail annuel des pourcentages de non-conformité<sup>34</sup> par rapport au nombre total d'inspections pour chaque année est le suivant: 0,15 % pour 2013, 0,09 % pour 2014 et 0,16 % pour 2015. Dans la plupart des cas<sup>35</sup>, les États membres ont demandé que les anomalies constatées soient corrigées avant le départ du navire. Une décision d'immobilisation n'a été prise que pour quatre des 45 navires contrevenants (soit 9 %) <sup>36</sup>.

La majorité des États membres ont transposé les dispositions de l'article 5, paragraphe 2,<sup>37</sup> concernant la possibilité de prononcer une décision d'expulsion pour non-respect de la directive. Parmi les États membres qui appliquent cette possibilité, selon les informations figurant dans THETIS, un seul État membre<sup>38</sup> a pris une décision d'expulsion (prononcée en 2013 et levée en 2015). En outre, un autre État membre<sup>39</sup> a prononcé deux décisions d'expulsion, dûment notifiées par l'intermédiaire de SSN aux autres États membres et transmises à la Commission, mais non enregistrées dans THETIS, étant donné que ces décisions avaient été émises avant juillet 2013, lorsque «THETIS-I» est devenu opérationnel.

Enfin, certains États membres<sup>40</sup> ont également appliqué des sanctions de nature financière à l'encontre de navires battant pavillon d'un État tiers entrant dans leurs ports et déclarés en non-conformité avec la directive.

---

<sup>31</sup> Le nombre total des inspections de contrôle par l'État du port enregistrées dans THETIS par les États membres de l'Union entre janvier 2012 et septembre 2015 est de 58 768 inspections.

<sup>32</sup> Enregistrées dans THETIS entre juillet 2013 et septembre 2015.

<sup>33</sup> Le taux de non-conformité de l'ensemble des navires entrant dans un port de l'Union est de 0,13 %.

<sup>34</sup> D'après les données enregistrées dans THETIS entre juillet 2013 et septembre 2015.

<sup>35</sup> Remarque: d'après les données enregistrées dans THETIS, sur les 45 anomalies constatées, 33 étaient notifiées comme «corrigées» ou «à corriger avant départ».

<sup>36</sup> Voir l'annexe B. Remarque: un seul État membre a déclaré une immobilisation dans sa réponse à l'enquête de l'AESM, mais celle-ci n'a pas été enregistrée dans THETIS; elle n'a dès lors pas été intégrée dans le tableau à l'annexe B.

<sup>37</sup> Trois États membres n'ont pas transposé cette disposition et n'appliquent que l'immobilisation comme mesure d'exécution des dispositions applicables de la directive, au moyen du contrôle par l'État du port.

<sup>38</sup> Voir annexe B.

<sup>39</sup> Voir annexe B.

<sup>40</sup> Six États membres ont déclaré, dans leur réponse à l'enquête de l'AESM, avoir imposé des sanctions financières à des navires battant pavillon d'un État tiers.

## **6. CONCLUSIONS**

La directive est en vigueur depuis près de quatre ans et semble donner pleine satisfaction dans la poursuite de ses objectifs. En particulier, 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. Le système établi par la directive fournit donc 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 présent 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.