



Créances maritimes

Texte du projet

Projet de règlement grand-ducal portant application de la 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.

Informations techniques :

No du projet :	75/2011
Date d'entrée :	10 août 2011
Remise de l'avis :	meilleurs délais
Ministère compétent :	Ministère de l'Économie et du Commerce extérieur
Commission :	Commission Economique



**Projet de règlement grand-ducal portant application de la 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**

I.	Exposé des motifs	p. 2-3
II.	Texte du projet règlement grand-ducal	p. 4-5
III.	Commentaire des articles	p. 6-7
IV.	Tableau de correspondance	p. 8
V.	Fiche financière	p. 8



I. Exposé des motifs

Le présent projet de règlement grand ducal a pour objet de transposer en droit national la 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. Il s'agit d'une reprise du texte de la directive moyennant quelques adaptations terminologiques.

1. Le troisième paquet sur la sécurité maritime

Après les accidents de l'Erika et du Prestige, l'Union européenne a rapidement adopté une série de mesures visant à protéger l'Europe contre les risques d'accidents et de pollution maritimes. En novembre 2005, la Commission européenne a présenté un troisième paquet de mesures relatives à la sécurité maritime s'articulant autour de deux axes majeurs : (i) la prévention renforcée des accidents et des pollutions maritimes et (ii) le traitement des conséquences des accidents maritimes.

La directive 2009/20/CE constitue une des mesures phare de ce troisième paquet relatif à la sécurité maritime en créant un régime d'assurance obligatoire.

2. Le contenu de la directive 2009/20/CE

Contrairement à l'objectif initialement affiché par la Commission européenne, la directive ne concerne pas la responsabilité civile des armateurs dont les conditions demeurent déterminées par la loi nationale applicable à chaque cas d'espèce.

La directive introduit uniquement un régime d'assurance obligatoire pour les propriétaires de navires battant le pavillon d'un Etat membre et de ceux battant pavillon d'un autre Etat lorsque ces navires entrent dans un port relevant de la juridiction d'un Etat membre.

Afin d'instaurer une couverture globale harmonisée, le texte de la directive renvoie aux plafonds fixés par 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. En vertu de cette convention, tout propriétaire de navire bénéficie du droit de limiter sa responsabilité. Il ne perd ce droit que « s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. ».

La garantie obligatoire s'accompagne d'une possibilité d'action directe de la victime d'un accident maritime contre l'assureur. L'action directe constitue un complément nécessaire pour garantir son indemnisation rapide et correcte.

La directive a pour objectif de garantir que les opérateurs s'assurent que les marchandises (et pas seulement les hydrocarbures) ne sont transportées qu'à bord de navires de qualité irréprochable et d'assurer une juste indemnisation des victimes en cas d'accident maritime.



Par ailleurs, les propriétaires qui contractent déjà une police d'assurance responsabilité civile pour 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.

3. La mise en œuvre de la directive 2009/20/CE au Luxembourg

Au Luxembourg, il existe déjà un régime d'assurance obligatoire en matière de responsabilité civile. En vertu de l'article 62 de la loi du 9 novembre 1990 modifiée ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois : « tout armateur est tenu de s'assurer afin de couvrir les dommages que pourraient causer le navire ou sa cargaison ». De plus et, selon le même texte, « tout navire transportant plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbure en vrac en tant que cargaison est également tenu de souscrire une assurance ou tout autre garantie financière d'un montant fixé par application des limites de responsabilité prévues à la convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ».

L'application du présent règlement grand ducal aura donc pour effet d'assurer un niveau de couverture minimum en matière de créances maritimes, hors les cas de pollution spécifiquement prévus dans des conventions internationales auxquelles le Luxembourg est partie.

Au Luxembourg, le protocole de 1992 modifiant la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, tel qu'amendé (convention « CLC »), la convention internationale de 2001 sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention « hydrocarbures de soute ») ainsi que le protocole de 1996 modifiant la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (convention « LLMC ») ont été approuvés par la loi du 8 juin 2005 modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

En l'absence de port maritime au Luxembourg, l'application de certaines dispositions du règlement n'a pas été reprise dans le présent projet.



II. Texte du projet de règlement grand-ducal

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau ;

Vu la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois ;

Vu la 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 ;

Les avis de la Chambre de Commerce et de la Chambre des Salariés ayant été demandés ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre de Notre Ministre de l'Economie et du Commerce extérieur et, après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Art. 1^{er}. Objet

Le présent règlement grand-ducal 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.

Art. 2. Champ d'application

1. Le présent règlement grand-ducal s'applique aux navires battant pavillon luxembourgeois d'une jauge brute égale ou supérieure à 300.
2. Le présent règlement grand-ducal ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial.
3. Le présent règlement grand-ducal est sans préjudice des régimes établis par les instruments mentionnés à l'annexe dans la mesure où ceux-ci sont en vigueur au Luxembourg.

Art. 3. Définitions

Aux fins du présent règlement grand-ducal on entend par:

- a) "propriétaire du navire", le propriétaire inscrit d'un navire de mer ou toute autre personne, telle que l'affréteur 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.



Art. 4. Assurance pour les créances maritimes

1. Les propriétaires de navires doivent souscrire une assurance couvrant les créances maritimes soumises à limitation au titre de la convention de 1996.
2. Le montant de l'assurance souscrite conformément au paragraphe 1 est égal pour chaque navire et par événement au montant maximal applicable pour la limitation de la responsabilité, conformément à la convention de 1996.

Art. 5. Certificats d'assurances

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 OMI 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, le texte de ceux-ci devra comporter une traduction dans l'une de ces langues.

Art. 6. Sanctions

Les infractions à l'article 4 du présent règlement grand ducal sont punies conformément à l'article 126, alinéa 1, troisième phrase et 2 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

Art. 7. Mise en vigueur

Notre Ministre de l'Économie et du Commerce extérieur est chargé de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Mémorial.

ANNEXE

- Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (convention "CLC").
- 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.



III. Commentaire des articles

Ad art. 1^{er}

Cet article précise l'objet du règlement grand ducal.

Le règlement grand ducal impose des obligations aux propriétaires de navires, ce terme étant défini dans le règlement grand ducal lui-même et couvrant une notion plus étendue que celle de propriétaire juridique.

La loi concerne le domaine des assurances et en particulier la couverture des créances maritimes. Bien que non définie par le règlement grand ducal lui-même, l'expression « créances maritimes » doit se comprendre comme étant les créances susceptibles d'être soumises à la limitation de responsabilité établie par la convention de 1996.

Ad art. 2

Cet article définit le champ d'application du règlement grand ducal.

Les navires d'une jauge brute inférieure à 300 se trouvent en-dehors de son champ d'application.

Le règlement exclut également les navires de guerre, les navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à un Etat ou exploités par lui et utilisés pour un service public non commercial.

L'application du règlement grand ducal est sans préjudice des dispositions de certaines conventions internationales ratifiées par le Grand-Duché de Luxembourg.

Au Luxembourg, le protocole de 1992 modifiant la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, tel qu'amendé (convention "CLC"), la convention internationale de 2001 sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (convention « hydrocarbures de soute ») ainsi que le protocole de 1996 modifiant la convention de 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes (convention « LLMC ») ont été approuvés par la loi du 8 juin 2005 modifiant et complétant la loi du 9 novembre 1990 portant approbation de certaines conventions internationales en matière maritime.

A ce jour, le Grand-Duché de Luxembourg n'a pas ratifié 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 »), ni la Convention internationale de Nairobi de 2007 sur l'enlèvement des épaves (convention « Enlèvement des épaves »).



Ad art. 3

Cet article donne la définition des termes utilisés dans le règlement grand ducal.

Le terme de « propriétaire » tel que défini dans le texte couvre à la fois les notions de propriétaire, d'armateur, d'affréteur et d'exploitant reprises dans la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois.

La définition de « propriétaire » a également vocation à correspondre à la définition de « propriétaire » utilisée dans la convention de 1996.

Le terme d'« assurance » est défini dans son acception large.

Ad art.4

Cet article consacre le principe d'assurance obligatoire pour les navires battant pavillon luxembourgeois.

Dans la mesure où l'obligation d'assurance obligatoire est inscrite dans l'article 62 de la loi modifiée du 9 novembre 1990 ayant pour objet la création d'un registre public maritime luxembourgeois, le texte de l'article 4 du présent règlement grand ducal a pour effet principal d'assurer un niveau de couverture minimum en matière de créances maritimes au niveau européen (plafonds de la convention de 1996), hors les cas de pollution spécifiquement prévues dans les conventions internationales.

Ad art. 5

La preuve d'assurance se fait au moyen d'un ou plusieurs certificats.

Ad art. 6

L'article 6 prévoit les sanctions applicables en cas de non-respect des prescriptions du règlement. L'obligation de prévoir des sanctions figure à l'article 7 de la directive. L'article 126 de la loi du 9 novembre 1990 prévoit des sanctions pénales pour les infractions à cette loi et plus particulièrement les dispositions relatives à la sécurité de la navigation et de la police de la navigation prévues au titre 2 de cette loi et les conventions y mentionnées, ainsi que les règlements pris en leur exécution. Figure notamment sous ce titre les conventions SOLAS et MARPOL. Ce règlement n'introduit donc pas de nouvelles sanctions pénales et il convient de le considérer comme un règlement d'exécution de la loi maritime luxembourgeoise. L'origine internationale du texte est certes d'ordre communautaire qui, quant à lui, se base sur plusieurs instruments de l'OMI ratifiés par le Luxembourg.

Ad art. 7

Cet article ne requiert pas de commentaires particuliers.



IV. Tableau de correspondance

Directive 2009/20/CE	Projet de RGD
Article 1	Article 1
Article 2	Article 2
Article 3	Article 3
Article 4	Article 4
Article 5	Non transposé
Article 6	Article 5
Article 7	Article 6
Article 8	Non transposé
Article 9	Non transposé
Article 10	Non transposé
Article 11	Non transposé

V. Fiche financière

(art. 79 de la loi du 8 juin 1999 sur le Budget, la Comptabilité et la Trésorerie de l'Etat)

Le projet de règlement grand-ducal ne comporte pas de dispositions dont l'application est susceptible de grever le budget de l'Etat.

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.
-